PARECER N.º 04/2011

DA AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

de 1 de Junho de 2011

sobre o Regulamento da Comissão que estabelece regras de execução relativas às operações aéreas

«Operações Aéreas - OPS»

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Índice

Sumário executivo **4**

Introdução **5**

I. Generalidades 5

II. Âmbito do Parecer 5

III. Processo de consulta 6

IV. Convenção numérica 8

Regulamento relativo às operações aéreas **9**

I. Âmbito 9

II. Resumo das reacções 9

III. Explicações 9

Anexo I - Definições **15**

I. Âmbito 15

II. Resumo das reacções 15

III. Resumo das diferenças 15

IV. Explicações 17

Anexo II - Parte-ARO **19**

I. Generalidades 19

II. Processo de consulta 22

III. Âmbito e aplicabilidade 25

IV. Resumo das diferenças 45

V. Lista de tarefas de regulamentação propostas 47

Anexo III - Parte-ORO **49**

I. Generalidades 49

II. Processo de consulta 49

III. Âmbito e aplicabilidade 51

IV. Resumo das diferenças 74

V. Lista de tarefas de regulamentação propostas 91

Anexo IV - Parte-CAT (A, H) **92**

I. Âmbito 92

II. Resumo das reacções 94

III. Resumo das diferenças 94

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Diferenças em relação ao OPS-EU / JAR-OPS 3 94
IV. Lista das tarefas de regulamentação propostas 102
V. CAT.GEN: Subparte A – Requisitos gerais 105
VI. CAT.OP: Subparte B — Procedimentos operacionais 107
VII. CAT.POL: Subparte C — Desempenho da aeronave e limitações operacionais 110
VIII. CAT.IDE: Subparte D — Instrumentos, dados, equipamento 115

Anexo V - Parte-SPA 118
I. Âmbito 118
II. Resumo das reacções 120
III. Resumo das diferenças 120
IV. Lista de tarefas de regulamentação propostas 120
V. SPA.GEN: Subparte A — Requisitos gerais 121
VI. SPA.PBN: Subparte B — Operações com navegação baseada no desempenho (PBN) 123
VII. SPA.MNPS: Subparte C — Operações com especificações de desempenho mínimo de navegação (MNPS) 124
VIII. SPA.RVSM: Subparte D — Operações no espaço aéreo com redução da separação vertical mínima (RVSM) 124
IX. SPA.LVO: Subparte E — Operações com baixa visibilidade (LVO) 124
X. SPA.ETOPS: Subparte F — Operações prolongadas com aviões bimotores (ETOPS) 126
XI: SPA.DG: Subparte G — Transporte de mercadorias perigosas 126
XII. SPA.NVIS: Subparte H — Operações de helicóptero com sistemas de visão nocturna 127
XIII. SPA.HHO: Subparte I — Operações de helicóptero com guincho 128
XIV. SPA.HEMS: Subparte J — Operações com helicópteros de serviços de emergência médica 130

ACRÓNIMOS/ABREVIATURAS UTILIZADOS NA PARTE-CAT E NA PARTE-SPA 133

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Sumário executivo

O presente Parecer contém os seguintes documentos:

- Regulamento relativo às operações aéreas;
- Anexo I – Definições relativas aos Anexos II a VIII;
- Anexo II – Parte-ARO, Requisitos aplicáveis às autoridades no domínio das operações aéreas;
- Anexo III – Parte-ORO, Requisitos aplicáveis às organizações relativos aos operadores de transporte aéreo comercial e operadores de transporte aéreo não comercial de aeronaves a motor complexas (CMPA);
- Anexo IV - Parte-CAT (A, H), Requisitos técnicos aplicáveis às operações de transporte aéreo comercial realizadas com aviões e helicópteros;
- Anexo V - Parte-SPA, Requisitos aplicáveis às operações sujeitas a uma aprovação específica.

Com base nos princípios estabelecidos pelo Conselho de Administração em conjunto com a Comissão Europeia, a proposta da Agência transpõe o conteúdo do OPS-EU e dos JAR-OPS 3 e harmoniza, tanto quanto possível, os requisitos com a Parte I e as Secções 1 e 2 da Parte III do Anexo 6 das normas e práticas recomendadas (SARP) da OACI.

Os referidos requisitos foram estabelecidos de modo a contribuírem para a prossecução dos seguintes objectivos:

- manutenção de um elevado nível de segurança;
- aplicação de regras adequadas, sempre que pertinente;
- garantia de flexibilidade e eficiência para operadores e autoridades.

O presente Parecer é o resultado de um extenso processo de consulta que envolveu autoridades, associações, operadores e peritos na área da aviação.

O Parecer relativo aos restantes anexos do regulamento (Anexo VI – Parte-NCC, Anexo VII – Parte-NCO, e Anexo VIII – Parte-SPO) será publicado posteriormente.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Introdução

I. Generalidades

1. O Regulamento (CE) n.º 216/2008 [1] do Parlamento Europeu e do Conselho (doravante designado por «Regulamento de Base»), com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009 [2], estabelece um quadro amplo e adequado para a definição e a aplicação de requisitos técnicos e de procedimentos administrativos comuns no domínio da aviação civil.

2. O presente Parecer tem como objectivo prestar assistência à Comissão Europeia no estabelecimento das regras de execução relativas às operações aéreas.

3. O presente Parecer foi adoptado de acordo com o procedimento especificado pelo Conselho de Administração da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a «Agência») [3], em conformidade com o disposto no artigo 19.º do Regulamento de Base.

II. Âmbito do Parecer

4. O presente Parecer consiste nos seguintes documentos:

   - Regulamento relativo às operações aéreas;
   - Anexo I – Definições relativas aos Anexos II a VIII;
   - Anexo II – Parte-ARO, Requisitos aplicáveis às autoridades no domínio das operações aéreas;
   - Anexo III – Parte-ORO, Requisitos aplicáveis às organizações relativos aos operadores de transporte aéreo comercial e operadores de transporte aéreo não comercial de aeronaves a motor complexas;
   - Anexo IV - Parte-CAT (A, H), Requisitos técnicos aplicáveis às operações de transporte aéreo comercial realizadas com aviões e helicópteros;
   - Anexo V - Parte-SPA, Requisitos aplicáveis às operações sujeitas a uma aprovação específica.

5. O Parecer não contém:

---

1 Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE. *JO L 79 de 19.3.2008, p. 1-49.*

2 Regulamento (CE) n.º 1108/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que se refere aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea, e que revoga a Directiva 2006/33/CE. *JO L 309 de 24.11.2009, p. 51-70.*

3 Decisão do Conselho de Administração relativa ao procedimento a aplicar pela Agência para a emissão de pareceres, especificações de certificação e material de orientação (procedimento de regulamentação). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

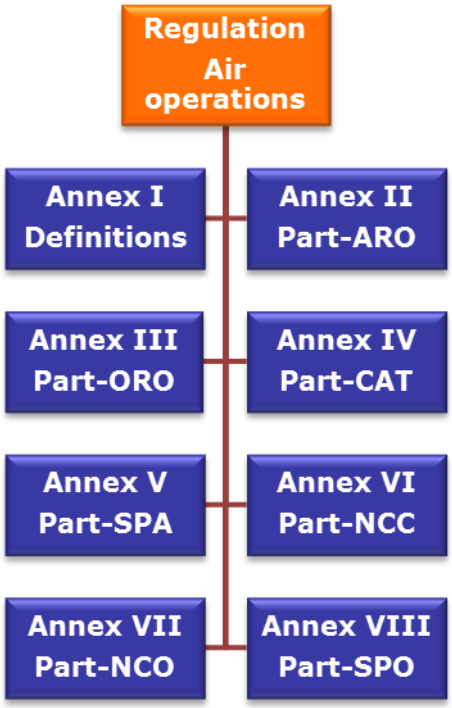
TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

- requisitos de transporte aéreo comercial aplicáveis a planadores, balões e a voos de A para A efectuados com aviões e helicópteros (Anexo III - Parte-CAT);
- requisitos técnicos aplicáveis a operações não comerciais de aeronaves a motor complexas (Anexo VI - Parte-NCC);
- requisitos técnicos aplicáveis a operações não comerciais de aeronaves a motor não complexas (Anexo VII - Parte-NCO);
- requisitos técnicos aplicáveis a operações específicas, incluindo operações comerciais e não comerciais (Anexo VIII - Parte-SPO);
- as disposições respeitantes às operações acima descritas constantes do Regulamento relativo às operações aéreas.

O Parecer relativo aos restantes requisitos será publicado em fase posterior.

6. Os documentos do presente Parecer têm por base a estrutura regulamentar revista, conforme proposta pela Comissão Europeia e pela Agência em Abril de 2011. O seguinte quadro apresenta um resumo dos anexos ao abrigo do Regulamento relativo às operações aéreas.

Figura 1: Anexos do Regulamento relativo às operações aéreas



III. Processo de consulta

7. O Parecer tem por base os seguintes NPA:

- NPA 2008-22, que apresenta propostas de Regras de Execução (IR), bem como os correspondentes meios de conformidade aceitáveis (AMC) e documentos de orientação (GM) para as autoridades e organizações;

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

- NPA 2009-02, que apresenta propostas de IR, bem como os correspondentes AMC e GM para as operações aéreas.

8. O NPA 2009-02 foi publicado no sítio web da EASA (http://www.easa.europa.eu) em 30 de Janeiro de 2009. O período de consulta terminou em 31 de Julho de 2009. A Agência recebeu um total de 13 775 observações, das quais cerca de 8 200 relacionadas com o âmbito do presente Parecer.

9. Os resumos das observações, as respostas da Agência aos mesmos e a proposta de texto regulamentar revisto foram debatidos em pormenor com os seguintes quatro grupos de análise da regulamentação (RG):

   - RG01 (CAT), dedicado às regras aplicáveis às operações de transporte aéreo comercial;
   - RG02 (SPO), dedicado às regras aplicáveis às operações especializadas;
   - RG03 (NCC), dedicado às regras aplicáveis às operações não comerciais com aeronaves a motor complexas; e
   - RG04 (NCO), dedicado às regras aplicáveis às operações não comerciais com aeronaves a motor não complexas.

10. O texto do projecto de Documento de Resposta às Observações (CRD) à Parte-CAT foi revisto pelo RG01. O texto do projecto de CRD à Parte-SPA foi revisto pelos quatro RG.

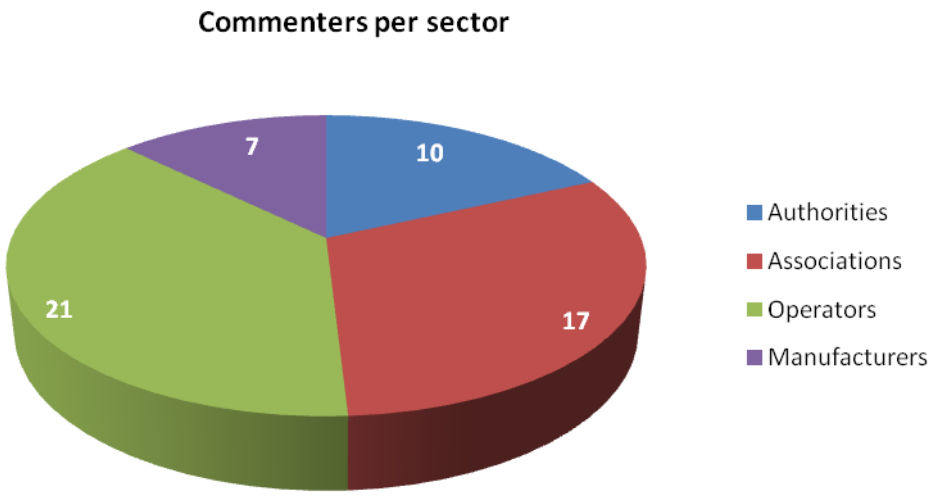
11. A Agência também organizou várias reuniões com peritos em helicópteros que se pronunciaram sobre questões da sua especialidade, com autoridades representativas do sector, operadores e fabricantes.

12. Com base na extensa consulta realizada às autoridades, às associações e aos operadores, a Agência publicou o CRD OPS I em 25 de Novembro de 2010. O período de reacção terminou em 15 de Fevereiro de 2011, tendo a Agência recebido 1 009 reacções.

13. A figura seguinte apresenta um resumo das entidades que apresentaram reacções, agrupadas por autoridades, associações, operadores e fabricantes.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Figura 2: Resumo das entidades que apresentaram reacções



14. Todas as reacções foram analisadas, respondidas e tidas em conta na elaboração dos Anexos I, IV e V do presente Parecer.

15. Os pormenores do processo de consulta relativo ao NPA 2008-22b, ao NPA 2008-22c, ao NPA 2009-02c e ao NPA 2009-02d, relacionados com os requisitos da Parte-ARO, Anexo II, e da Parte-ORO, Anexo III, do presente Parecer, encontram-se descritos nas secções relevantes da presente Nota Explicativa.

IV. Convenção numérica

16. Em consonância com as orientações da Agência para a elaboração de regulamentação, foi aplicada a seguinte convenção numérica às IR:

<Parte>.<Subparte>.<Secção>.<N>

Explicação:

<Parte>: obrigatória - até quatro letras ou algarismos

Exemplos: ARO, ORO, CAT, SPA

<Subparte>: obrigatória - até quatro letras ou algarismos

Exemplos: GEN, OP, POL, IDE

<Secção>: obrigatória - até cinco letras ou algarismos

Exemplos: MPA, A, H, MAB

<N>: obrigatório - número da regra – três algarismos, começando em 100, seguindo-se números geralmente numerados em incrementos de 5.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Regulamento relativo às operações aéreas

I. Âmbito

17. O Regulamento relativo às «operações aéreas» define a aplicabilidade geral das partes que abrange e propõe medidas de salvaguarda dos direitos adquiridos ou de transição sob a forma de cláusulas de auto-exclusão.[4]

II. Resumo das reacções

18. As reacções recebidas sobre o Regulamento OPS incidiram sobre a harmonização da Parte-FCL com o regulamento e sobre as disposições de salvaguarda dos direitos adquiridos dos JAR-OPS 3, tendo ainda solicitado esclarecimentos sobre a utilização de certas aeronaves referidas no Anexo II em operações CAT e sobre a definição da expressão «operações especializadas».

III. Explicações

19. O regulamento publicado no presente Parecer contém, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1, alíneas b) e c), e com o artigo 8.º do Regulamento de Base, os requisitos aplicáveis aos operadores da UE que utilizem aeronaves registadas num Estado-Membro ou num país terceiro e às tripulações envolvidas na operação de tais aeronaves.

20. Estabelece ainda requisitos para a Agência e as autoridades competentes no domínio das operações aéreas, incluindo inspecções nas plataformas de estacionamento de aeronaves de operadores sob a supervisão de segurança de outro Estado, em conformidade com o artigo 10.º do Regulamento de Base.

21. O artigo 2.º contém as definições dos termos utilizados no regulamento. A definição de operações CAT tem por base o Anexo 6 da OACI e foi ligeiramente alterada por forma a ter em conta a definição de «operação comercial» contida no artigo 3.º, alínea i), do Regulamento de Base. Importa referir que o âmbito da definição de «operação comercial» é mais alargado do que o das operações CAT. A definição de «operação especializada» será complementada, na futura Parte-SPO, por uma lista não exaustiva de serviços ou tarefas especializados. Além disso, o artigo 6.º, n.º 6, especifica o número máximo de pessoas que podem ser transportadas numa aeronave utilizada em operações especializadas, por forma a permitir uma clara distinção entre operações CAT e operações comerciais não CAT.

22. O Regulamento inclui ainda dois artigos dirigidos aos Estados-Membros. O artigo 3.º exige que os Estados-Membros e a Agência estabeleçam planos de segurança aeronáutica visando a melhoria contínua da segurança. Destaca ainda a necessidade de os vários Estados-Membros coordenarem os seus planos de segurança, por forma a que a segurança aeronáutica passe a ser gerida em conjunto pelos Estados EASA. A actual partilha de competências no seio da União

[4] A cláusula de auto-exclusão é um tipo de medida de transição que permite ao Estado-Membro adiar, nos limites temporais estabelecidos por lei, a data de transposição de uma determinada norma.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Europeia não permite que um plano de segurança seja implementado por um só Estado-Membro. Futuramente, serão fornecidos mais elementos para melhorar a implementação conjunta dos requisitos relativos ao Programa de Segurança do Estado da OACI no contexto europeu. Tais requisitos basear-se-ão no trabalho que está a ser coordenado pelo Comité Consultivo para a Segurança da Aviação na Europa, em especial relativamente ao manual EASP.

23. O artigo 4.º propõe requisitos relativos às capacidades de supervisão. Apesar de serem plenamente coerentes com os elementos críticos da OACI relativos ao sistema de supervisão da segurança, tais requisitos exigem que os Estados-Membros assegurem que os seus supervisores estejam devidamente qualificados para realizarem tarefas de certificação e supervisão e que não estejam expostos a quaisquer conflitos de interesse.

24. Os artigos 3.º e 4.º já foram publicados no Parecer 03-11 para o Regulamento relativo à tripulação aérea. Foram já incluídas as alterações resultantes das discussões no seio do Comité da EASA sobre o texto em causa.

25. O artigo 5.º relativo às inspecções nas plataformas inclui uma disposição transitória sobre uma quota mínima anual adaptada *pro rata* à data de aplicabilidade do regulamento (Abril), ascendendo a 65 % em 2012.

26. O artigo 6.º estabelece o âmbito e a aplicabilidade dos anexos da seguinte forma:

Anexo	Aplicabilidade	Artigo do regulamento
Anexo II - Parte-ARO	Requisitos aplicáveis às autoridades, incluindo inspecções nas plataformas	1.º, n.º 1, e 5.º
Anexo III - Parte-ORO Anexo IV - Parte-CAT	Operações de transporte aéreo comercial realizadas com aviões e helicópteros, excepto voos de A para A	1.º, n.º 2, e 6.º, n.º 1
Anexo V - Parte-SPA	Qualquer operação com aviões, helicópteros, balões ou planadores	6.º, n.º 3

27. O artigo 6.º, n.º 4, exclui do âmbito do regulamento em causa certas categorias de aeronaves ou tipos de operações até à finalização da actividade regulamentar conexa. São elas:

- certas aeronaves referidas no Anexo II quando utilizadas em operações CAT. As mesmas devem ser operadas em conformidade com as condições estabelecidas numa decisão da Comissão adoptada ao abrigo do OPS-EU;
- os aeróstatos, as aeronaves de rotor inclinável, os balões cativos e os veículos aéreos não tripulados; e
- os voos realizados por organizações de projecto ou de produção relacionados com tais actividades.

28. Excluídas do âmbito de aplicação da Parte-ORO e da Parte-CAT estão, por enquanto, as operações de A para A efectuadas com aviões e helicópteros CAT (artigo 6.º, n.º 2), bem como as operações CAT realizadas com balões e

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

planadores. As IR pertinentes serão publicadas posteriormente e o regulamento alterado em conformidade.

29. Também temporariamente excluídas do âmbito de aplicação da Parte-ORO estão as operações comerciais não CAT e as operações não comerciais efectuadas com aeronaves a motor complexas. O regulamento será alterado assim que a Parte-NCC, a Parte-NCO e a Parte-SPO ficarem disponíveis com os pareceres respectivos da Agência.

30. Em várias reacções, foram solicitados esclarecimentos sobre as operações CAT de certas aeronaves referidas no Anexo II, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 5. alínea g), do Regulamento de Base. Em conjunto com a Comissão Europeia, presta-se o seguinte esclarecimento relativo à matéria:

31. As decisões da Comissão emitidas ao abrigo do artigo 8.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 3922/91[5] poderão permanecer em vigor após a revogação do Anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 se tal for expressamente referido nas IR. Em especial, a Decisão da Comissão C(2009) 7633[6] de 14.10.2009 permanecerá em vigor como medida de transição. A decisão foi notificada para informação a todos os Estados-Membros e encontra-se disponível na Internet.

32. A decisão da Comissão Europeia está relacionada com certos operadores, com certos tipos de aeronave, provas e condições referidos no Anexo II. Se algum destes operadores pretender utilizar um tipo diferente de aeronave referido no Anexo II, terá de apresentar junto da Comissão Europeia uma nova avaliação da segurança e um novo pedido de derrogação. O regulamento proposto inclui disposições que explicam melhor o procedimento que um Estado-Membro deve adoptar quando confrontado com alterações à operação descritas na referida decisão da Comissão.

33. Todos os Estados-Membros poderão aplicar a Decisão da Comissão C(2009) 7633 nas condições nela estipuladas e para o mesmo tipo de aeronave. Qualquer autorização subsequente emitida por outro Estado-Membro nas mesmas condições e com o mesmo propósito poderá ser abrangida pela Decisão da Comissão C(2009) 7633.

34. Por forma a assegurar um entendimento correcto e uniforme da decisão da Comissão, o regulamento esclarece que qualquer Estado-Membro que pretenda aplicar uma derrogação já concedida deverá informar a Comissão Europeia sobre a sua intenção antes de proceder à sua implementação. Tal procedimento permitirá à Comissão Europeia avaliar se a derrogação pretendida satisfaz as condições e a avaliação da segurança realizada no contexto da decisão da

---

[5] Regulamento (CEE) n.º 3922/1991 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativo à harmonização das normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil. *JO L 373, 31.12.1991, p. 4*.

[6] Commission Decision C(2009) 7633 of 14.10.2009 authorising Austria, Germany, the United Kingdom and Malta to issue Air Operator's Certificates by way of derogation from Council Regulation (EEC) No. 3922/1991 on the harmonization of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation [Decisão da Comissão C(2009) 7633 de 14.10.1009 que autoriza a Áustria, a Alemanha, o Reino Unido e Malta a emitir Certificados de Operador Aéreo através de derrogação ao Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil].

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Comissão. Se tal não for o caso, deverá ser solicitada uma nova derrogação em conformidade com o artigo 14.º, n.º 6, do Regulamento de Base.

35. O artigo 7.º, n.º 1, contém as disposições de salvaguarda dos direitos adquiridos para os AOC emitidos em conformidade com o OPS-EU. É proposto um período de 2 anos para permitir a adaptação do sistema de gestão, dos programas de formação, dos procedimentos e dos manuais, se necessário. Uma vez que as IR propostas contêm um novo formato de AOC que já tem em conta uma alteração recente da OACI, estabelece-se um prazo limite de 2 anos para a substituição do antigo documento AOC por outro emitido no novo formato.

36. O artigo 7.º, n.^{os} 3 a 6, estabelece disposições específicas de conversão para as operações CAT realizadas com helicópteros. Propõe-se que os AOC nacionais para helicóptero sejam convertidos em AOC conformes com as IR no prazo de 2 anos. O Estado-Membro deverá elaborar um relatório de conversão no prazo de 1 ano a contar da data de aplicabilidade do regulamento. Deverá descrever os requisitos nacionais que serviram de base à emissão do AOC e o âmbito das prerrogativas concedidas ao operador, fornecer indicações sobre os requisitos da Parte-ORO, da Parte-CAT e da Parte-SPA aos quais devem ser atribuídos créditos, quaisquer limitações que devam ser incluídas no AOC conforme com as IR e quaisquer requisitos que o operador tenha de cumprir por forma a eliminar tais limitações.

37. O artigo 8.º especifica que a Subparte Q do OPS-EU e as disposições adoptadas pelos Estados-Membros ao abrigo do artigo 8.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 3922/91 permanecem em vigor até à adopção das respectivas regras de execução.

38. O artigo 9.º salvaguarda as listas de equipamento mínimo (MEL) existentes que poderão não ser baseadas numa lista de equipamento mínimo de referência (MMEL) estabelecida em conformidade com a Parte-21. Qualquer alteração subsequente à referida MEL deverá respeitar a MMEL salvaguardada ou ser estabelecida em conformidade com a Parte-21.

39. O artigo 10.º incide sobre a formação das tripulações de voo e de cabina relacionada com elementos resultantes dos dados de adequação operacional obrigatórios. Apesar de o operador dispor de 2 anos para adaptar os programas de formação relevantes (artigo 7.º, n.º 1, alínea b)), será necessário adoptar uma disposição transitória para permitir a ministração de formação aos membros da tripulação. A proposta tem em conta os ciclos de formação dos operadores.

40. O artigo 11.º estabelece a data de entrada em vigor do regulamento e as disposições de auto-exclusão. A definição de uma data de aplicabilidade máxima para as IR no artigo 70.º do Regulamento de Base limita os períodos de transição estabelecendo que as IR devem ser aplicáveis, o mais tardar, até 8 de Abril de 2012. A pedido da Comissão Europeia, o método de auto-exclusão escolhido tem em conta os casos em que o período de transição ultrapassa a data de 8 de Abril de 2012.

41. O ponto 2(a) estabelece uma opção de auto-exclusão que as autoridades poderão utilizar em partes do sistema de gestão. Tal como acontece com os operadores, as autoridades precisam de tempo para adaptarem o seu sistema, procedimentos e manuais de gestão. A proposta prevê uma auto-exclusão de um ano e tem em conta anteriores questões debatidas no Comité da EASA sobre os requisitos aplicáveis às autoridades relativos à tripulação aérea.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

42. No que respeita aos operadores de helicópteros CAT, prevê-se um período de auto-exclusão de 2 anos para permitir a conversão do AOC descrita acima.

43. A Parte-SPA contém aprovações específicas acessíveis a todos os operadores, com excepção dos helicópteros envolvidos em serviços de emergência médica (HEMS), em operações com guincho (HHO) e em operações com recurso a um sistema de visão nocturna (NVIS) ou dos aviões bimotores em operações prolongadas (ETOPS), acessíveis apenas aos titulares de AOC. No que diz respeito às operações CAT com avião e helicóptero, os princípios em matéria de salvaguarde de direitos adquiridos e de transição aplicar-se-ão como descrito acima. Relativamente às operações CAT com balão e planador, apesar de os pedidos de aprovação específica para o transporte de mercadorias perigosas poderem ser raros, propõe-se um período de transição de 3 anos. Propõe-se o mesmo período para as operações especializadas. Para as operações não comerciais não envolvidas em operações especializadas, é proposto um período de 2 anos.

44. As opções de auto-exclusão encontram-se resumidas no quadro infra:

Operação	**Parte**	**Aeronave**	**Auto-exclusão**
CAT, excepto A-A	Parte-ORO Parte-CAT Parte-SPA	Aviões	n.a.
	Parte-ORO Parte-CAT Parte-SPA	Helicópteros	2 anos
CAT, A-A	Parte-ORO Parte-CAT	Aviões Helicópteros	Ainda não aplicável; a ser emitida posteriormente
	Parte-SPA	Aviões Helicópteros	3 anos
Balões e planadores CAT	Parte-ORO Parte-CAT	Balões Planadores	Ainda não aplicável; a ser emitida posteriormente
	Parte-SPA	Balões Planadores	3 anos
Operações especializadas	Parte-ORO* Parte-SPO	Aviões Helicópteros Balões Planadores	Ainda não aplicável; a ser emitida posteriormente
	Parte-SPA	Aviões Helicópteros Balões Planadores	3 anos

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Operação	Parte	Aeronave	Auto-exclusão
Operações não comerciais com CMPA	Parte-ORO Parte-NCC	Aviões Helicópteros	Ainda não aplicável; a ser emitida posteriormente
	Parte-SPA	Aviões Helicópteros	2 anos
Operações não comerciais sem CMPA	Parte-NCO	Aviões Helicópteros Balões Planadores	Ainda não aplicável; a ser emitida posteriormente
	Parte-SPA	Aviões Helicópteros Balões Planadores	2 anos

*aplicável a actividades comerciais não CAT e operações especializadas não comerciais com aeronave a motor complexa.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Anexo I - Definições

I. Âmbito

45. O Anexo I contém as definições dos termos utilizados nos Anexos II a VIII do regulamento em causa.

II. Resumo das reacções

46. O Anexo I recebeu 53 reacções provenientes de 18 entidades (autoridades aeronáuticas nacionais, associações industriais, fabricantes, companhias aéreas, uma associação de aeródromos e uma pessoa singular). Regra geral, a compilação das definições no Anexo I obteve o apoio das entidades, ao contrário do que aconteceu com a separação entre IR, AMC e GM. A questão que suscitou um maior número de observações foi a «capacidade máxima de passageiros», em que se verificou um pedido unânime de transposição da intenção da definição OPS-EU/JAR-OPS 3. As restantes observações distribuíram-se por 30 termos, sugerindo correcções editoriais, alterações para efeitos de clareza ou harmonização com as regras, e uma maior harmonização com as definições OPS-EU, JAR-OPS e CS e com o Anexo 6 da OACI.

III. Resumo das diferenças

Diferenças em relação ao OPS-EU / JAR-OPS 3

47. A maioria das definições coincide com as definições apresentadas no OPS-EU e nos JAR-OPS 3. Os termos utilizados em mais do que uma IR foram definidos no Anexo I. Foram ainda efectuadas pequenas alterações editoriais por forma a esclarecer as situações em que certos termos se aplicam a um determinado tipo de operação ou aeronave e a assegurar a coerência com as orientações sobre redacção. Foram efectuadas alterações adicionais aos seguintes termos:

- «aeródromo alternativo em rota 3 %», foi apresentada no CRD em substituição da expressão utilizada no OPS-EU «aeródromo alternativo em rota de combustível» - o requisito dos 3 % encontra-se estabelecido nos AMC à política de combustível do CAT.OP.MPA.150;
- «aeródromo adequado», a definição do OPS-EU identificou os elementos que caracterizam este tipo de aeródromo e forneceu uma lista não exaustiva dos serviços auxiliares que devem existir nos mesmos. Algumas partes interessadas consideraram que, para as aeronaves que operam ao abrigo da Parte-NCC e da Parte-NCO, seria difícil cumprir a lista de serviços auxiliares necessários imposta na definição do OPS-EU, apesar de outras terem solicitado a plena transposição da definição do OPS-EU para as operações CAT. Por forma a lidar com a questão da proporcionalidade, a Agência decidiu transpor a lista de serviços auxiliares necessários para as IR pertinentes da Parte-CAT. Sendo assim, o objectivo da definição fornecida no OPS-EU foi inteiramente transposto para as operações CAT;

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

- «Aproximação de categoria I (CAT I)», inclui o sistema GNSS/SBAS (sistema global de navegação por satélite/sistema de melhoramento de sinal baseado em satélite) para clarificar que as operações de precisão lateral com orientação vertical (LPV) e altura de decisão abaixo de 250 pés (e não inferior a 200 pés) são consideradas operações CAT I;
- «Sistema de aterragem GNSS (GLS)», passou a ser designado «sistema de aterragem GBAS (GLS)», tendo sido editado para assegurar a sua harmonização com o sistema PANS ATM e PANS ABC da OACI;
- «Heliporto», a Agência considera que este termo está abrangido pelos termos «aeródromo» (tal como definido no Regulamento de Base) e «local de operação», pelo que não o transpôs para o novo regulamento;
- «Tempo de protecção (HoT)», a definição dada no CRD não sofreu alterações e está em harmonia com o Anexo 14 da OACI;
- «Capacidade máxima de passageiros (MOPSC)», substitui o termo «capacidade máxima aprovada» constante do OPS-EU / JAR-OPS 3. As reacções das partes interessadas permitiram concluir que a MAPSC indicada no OPS-EU é tratada como uma aprovação operacional e que as definições constantes do NPA e do CRD relativas à capacidade máxima de passageiros da aeronave não reflectem tal facto. A Agência decidiu, portanto, redigir a definição do novo termo (MOPSC) por forma a ter em conta tais reacções. A sigla MOPSC diz claramente respeito a questões operacionais, pelo que deve ser especificada no manual de operações. A definição esclarece ainda que a MOPSC deve utilizar como base a capacidade máxima de passageiros estabelecida durante o processo de certificação;
- «Categoria I normalizada», passou a designar-se «Aproximação de categoria I (CAT I)» e foi reformulada com vista a uma maior harmonização com a definição do OPS-EU / JAR-OPS 3 (a alteração editorial reside na redacção por extenso, no Anexo I, dos acrónimos da definição dada no OPS-EU).

Diferenças em relação ao Anexo 6 da OACI

48. Apesar de a maioria das definições se encontrar harmonizada com a OACI (uma vez que o regulamento transpõe o OPS-EU e os JAR-OPS 3), existem algumas diferenças:
    - As «aproximações CAT II, IIIA e IIIB» encontram-se actualmente conformes com o OPS-EU, apesar de a tarefa de regulamentação OPS.083 «Revisão da SPA.LVO» privilegiar a harmonização com as mais recentes alterações ao Anexo 6 da OACI;
    - «Categorias A / B relativas aos helicópteros» – no seguimento das reacções ao CRD, tais categorias foram harmonizadas com as definições de «Categoria A» e de «Categoria B» para autogiros nas Definições CS, que se considera satisfazerem os objectivos dos JAR-OPS 3. Algumas partes interessadas solicitaram um alargamento das medidas de flexibilização a certas operações (sobretudo às operações HEMS) de modo a permitir que helicópteros que não cumpram inteiramente as Especificações de Certificação sejam, ainda assim, elegíveis para operações das classes de desempenho 1 e 2. Em contrapartida,

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

outras partes interessadas solicitaram a eliminação de tais medidas. A Agência considera não existirem motivos de segurança para alterar a intenção das definições;

- «Aeródromo alternativo em rota (ERA)» - a definição permanece harmonizada com o OPS-EU, e difere da OACI pelo facto de estar associada ao «aeródromo adequado», podendo ser exigido na fase de planeamento;
- «Colimadores de pilotagem frontal» - a definição está actualmente harmonizada com o OPS-EU e a futura tarefa de regulamentação OPS.084 «HUD/EVS» considerará a sua harmonização com as mais recentes alterações ao Anexo 6 da OACI;
- «Operação na classe de desempenho 1 / 2 / 3» para helicópteros - o CRD explica que as definições permanecem em harmonia com as definições constantes dos JAR-OPS 3, na medida em que a Agência considera serem as mais adequadas. Relativamente a estas questões, não foram recebidas reacções ao CRD, nem foram introduzidas mais alterações. No que diz respeito à classe de desempenho 1, a definição da OACI especifica que o desempenho de um motor inoperacional (OEI) deve ser determinado antes de alcançado o ponto de decisão de descolagem (TDP) ou depois de ultrapassado o ponto de decisão de aterragem (LDP). A definição do Anexo I não especifica em que ponto deve ser determinado o desempenho, apesar de as IR declararem que tal deverá ser feito antes ou durante o TDP (CAT.POL.H.205) e antes ou durante o LDP (CAT.POL.H.220). No que respeita à classe de desempenho 3, a definição escolhida estabelece uma distinção entre helicópteros multimotores e monomotores, em contraste com a definição da OACI.
- «Condições da superfície da pista» - esta definição encontra-se igualmente em harmonia com o OPS-EU e será revista por forma a respeitar as mais recentes alterações ao Anexo 6 da OACI na tarefa de regulamentação OPS.005 «Primeira revisão editorial das Regras de Execução do OPS», que deverá ter início em 2013. Esta revisão proporcionará às partes interessadas uma nova oportunidade para expressarem a sua opinião.

IV. Explicações

49. A transposição do EU-OPS e dos JAR-OPS 3 (principal objectivo da nova redacção) resultou no surgimento de algumas diferenças em relação ao Anexo 6 da OACI (indicadas supra). Certas definições constantes do OPS-EU e/ou dos JAR-OPS 3 foram separadas de modo a reunir as descrições principais no Anexo I e o restante material nos GM e/ou nas IR ou AMC. Foram, consequentemente, elaborados GM para os seguintes elementos: sistemas de aterragem por guiamento frontal, ambiente hostil, operações offshore, sistemas de visão nocturna e V_1, os quais contêm material aberto a interpretações ou puramente exemplificativo, não sendo, por isso, adequada a sua inclusão no texto principal da definição. A separação das definições do OPS-EU/JAR-OPS teve também como objectivo o respeito do princípio da proporcionalidade, assegurando a aplicação a várias Partes de determinados termos-chave. Um exemplo é o caso da expressão «aeródromo adequado», acima descrito.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

50. Algumas partes interessadas solicitaram que as definições nos AMC ao Anexo I fossem incluídas no próprio anexo. A Agência reitera que os AMC ao Anexo I são adequados aos termos utilizados noutros AMC ou GM mas não nas próprias IR e que a decisão incluirá AMC ao Anexo I. No seguimento das alterações à estrutura regulamentar e à inclusão dos requisitos aplicáveis às autoridades e organizações no regulamento em causa, algumas definições publicadas no CRD às Partes AR e OR foram aditadas ao Anexo I do regulamento: os meios de conformidade aceitáveis, os meios de conformidade alternativos, o código partilhado, o contrato de locação sem tripulação, os dispositivos de treino de simulação de voo (FSTD), a imobilização, o controlo operacional, o local de actividade principal, a atribuição de prioridade nas inspecções na plataforma de estacionamento, a inspecção na plataforma de estacionamento, o intervalo de rectificação e o contrato de locação com tripulação. Estas definições foram revistas pelas partes interessadas durante as fases de NPA e CRD referentes às Partes AR e OR.

51. Em resposta a determinadas reacções recebidas ao CRD OPS 1, foram efectuadas alterações nas seguintes definições:

- «Anti-gelo» e «degelo» - claramente identificados como procedimentos em terra, aplicando-se o termo «anti-gelo» aos aviões;
- «Sistema de visibilidade melhorada (EVS)» - um termo reeditado para efeitos de harmonização com a alteração 34 ao Anexo 6 da OACI (esta só pode ser considerada uma alteração editorial).

52. Por fim, a definição de «operação de transporte aéreo comercial» foi transferida para o regulamento, uma vez que é a chave para compreender o objecto dos vários anexos do regulamento em causa.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

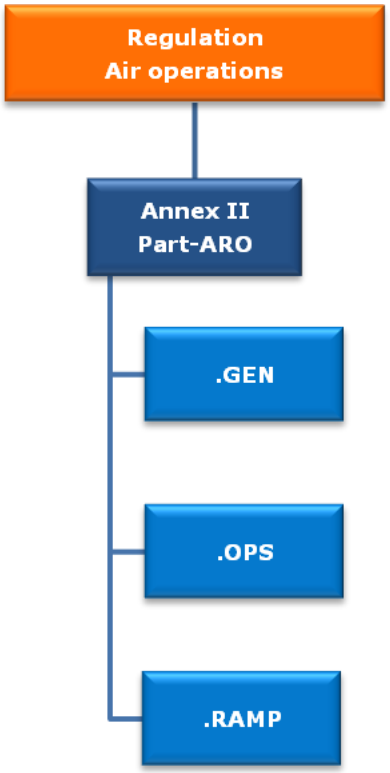
Anexo II - Parte-ARO

I. Generalidades

53. A Parte-ARO, tal como proposta no presente Parecer, é composta por três subpartes, nomeadamente:

- Parte-ARO, Subparte GEN - Requisitos gerais;
- Parte-ARO, Subparte OPS - Requisitos específicos relacionados com as operações aéreas;
- Parte-ARO, Subparte RAMP - Requisitos relativos às inspecções nas plataformas de estacionamento de aeronaves de operadores sob a supervisão de segurança de outro Estado.

Figura 3: Anexo II - Parte-ARO



54. O texto proposto no presente Parecer reflecte as alterações efectuadas às propostas inicialmente apresentadas pela Agência (tal como publicadas no NPA 2008-22b e no NPA 2009-02d) e decorrentes do processo de consulta pública, bem como as alterações adicionais introduzidas após a análise e a avaliação das reacções ao CRD. A Subparte GEN da Parte-ARO está claramente harmonizada com a Subparte GEN da Parte-ARA (requisitos aplicáveis às autoridades relativos à tripulação aérea). As disposições aplicáveis aos operadores obrigados a declarar a

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

sua actividade só são relevantes para as operações aéreas e não foram incluídas no projecto de regulamento relativo à tripulação aérea (Parte-ARA). Todas as referências às regras foram alteradas por forma a reflectir a convenção denominativa proposta no seguimento da decisão de alteração da estrutura regulamentar:

a. As antigas disposições da Parte-AR estão agora identificadas como disposições da «Parte-ARO» («O» refere-se a «operações», em oposição a «ARA», em que a letra «A» corresponde a «tripulação aérea»).

b. A antiga Secção IV da AR.GEN surge agora como uma Subparte «ARO.RAMP» separada.

c. A antiga Subparte AR.OPS passa a designar-se «ARO.OPS».

À excepção da Parte-ARO, Subparte RAMP, os números das regras (últimos três algarismos) não sofrem alterações.

55. O quadro abaixo apresenta as referências das regras no CRD e no presente Parecer, segundo a ordem em que aparecem no Parecer:

Referência da regra no CRD	**Título da regra no CRD**	**Referência da regra no Parecer**	**Título da regra no Parecer**
AR.GEN	**Requisitos gerais**	**ARO.GEN**	**Subparte ARO «Requisitos gerais»**
---	---	ARO.GEN.005	Âmbito
AR.GEN.115	Documentação de supervisão	ARO.GEN.115	Documentação de supervisão
AR.GEN.120	Meios de conformidade	ARO.GEN.120	Meios de conformidade
AR.GEN.125	Comunicação à Agência	ARO.GEN.125	Comunicação à Agência
AR.GEN.135	Resposta imediata a um problema de segurança	ARO.GEN.135	Resposta imediata a um problema de segurança
AR.GEN.200	Sistema de gestão	ARO.GEN.200	Sistema de gestão
AR.GEN.205	Utilização de entidades competentes	ARO.GEN.205	Atribuição de tarefas
AR.GEN.210	Alterações ao sistema de gestão	ARO.GEN.210	Alterações ao sistema de gestão
AR.GEN.220	Conservação de registos	ARO.GEN.220	Conservação de registos
AR.GEN.300	Supervisão contínua	ARO.GEN.300	Supervisão
AR.GEN.305	Programa de supervisão	ARO.GEN.305	Programa de supervisão
AR.GEN.310	Procedimento de certificação inicial - organizações	ARO.GEN.310	Procedimento de certificação inicial - organizações
AR.GEN.315	Procedimentos para a emissão, revalidação, renovação ou alteração de licenças, qualificações ou certificados - pessoas	ARO.GEN.315	Procedimentos para a emissão, revalidação, renovação ou alteração de licenças, qualificações ou certificados - pessoas
AR.GEN.330	Alterações - organizações	ARO.GEN.330	Alterações - organizações

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência da regra no CRD	Título da regra no CRD	Referência da regra no Parecer	Título da regra no Parecer
AR.GEN.345	Declaração - organizações	AR.GEN.345	Declaração - organizações
AR.GEN.350	Constatações e medidas correctivas - organizações	ARO.GEN.350	Constatações e medidas correctivas - organizações
AR.GEN.355	Medidas de repressão - pessoas	ARO.GEN.355	Constatações e medidas de repressão — pessoas
AR.OPS	**Operações aéreas**	**ARO.OPS**	**Subparte ARO «Operações aéreas»**
AR.OPS.100	Emissão do certificado de operador aéreo	ARO.OPS.100	Emissão do certificado de operador aéreo
AR.OPS.105	Acordos de código partilhado	ARO.OPS.105	Acordos de código partilhado
AR.OPS.110	Contratos de locação	ARO.OPS.110	Contratos de locação
AR.OPS.200	Procedimento de aprovação específica	ARO.OPS.200	Procedimento de aprovação específica
AR.OPS.205	Aprovação da lista de equipamento mínimo	ARO.OPS.205	Aprovação da lista de equipamento mínimo
AR.OPS.210	Área local	ARO.OPS.210	Determinação de área local
---	---	ARO.OPS.215	Aprovação das operações com helicópteros em ambiente hostil fora de uma área congestionada
---	---	ARO.OPS.220	Aprovação das operações com helicópteros em que o destino ou a origem é um local de interesse público
---	---	ARO.OPS.225	Aprovação de operações em aeródromos isolados
AR.GEN	**AR.GEN Secção IV**	**ARO.RAMP**	**Subparte ARO «Inspecções nas plataformas»**
AR.GEN.405	Âmbito	ARO.RAMP.005	Âmbito
AR.GEN.415	Generalidades	ARO.RAMP.100	Generalidades
AR.GEN.420	Critérios de atribuição de prioridade	ARO.RAMP.105	Critérios de atribuição de prioridade
AR.GEN.425	Recolha de informações	ARO.RAMP.110	Recolha de informações
AR.GEN.430	Qualificação dos inspectores das plataformas de estacionamento	ARO.RAMP.115	Qualificação dos inspectores das plataformas de estacionamento
---	---	ARO.RAMP.120	Aprovação das organizações de formação
AR.GEN.435	Realização das inspecções nas plataformas de estacionamento	ARO.RAMP.125	Realização das inspecções nas plataformas de estacionamento
AR.GEN.440	Categorização das constatações	ARO.RAMP.130	Categorização das constatações
AR.GEN.445	Acções de seguimento	ARO.RAMP.135	Acções de seguimento
AR.GEN.450	Imobilização da aeronave	ARO.RAMP.140	Imobilização da aeronave
AR.GEN.455	Comunicação	ARO.RAMP.145	Comunicação
AR.GEN.460	Tarefas de coordenação da Agência	ARO.RAMP.150	Tarefas de coordenação da Agência

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência da regra no CRD	Título da regra no CRD	Referência da regra no Parecer	Título da regra no Parecer
AR.GEN.465	Relatório anual	ARO.RAMP.155	Relatório anual
AR.GEN.470	Informação ao público	ARO.RAMP.160	Informação ao público
Parte-AR	**Apêndices**	**Parte-ARO**	**Apêndices**
Apêndice IV	Certificado de operador aéreo	Apêndice I	Certificado de operador aéreo
Apêndice V	Especificações operacionais	Apêndice II	Especificações operacionais
Apêndice VI	Lista de aprovações específicas	Apêndice III	Lista de aprovações específicas
Apêndice I	Formulário de relatório-tipo	Apêndice IV	Formulário de relatório-tipo
Apêndice II	Certificado de inspecção na plataforma de estacionamento	Apêndice V	Certificado de inspecção na plataforma de estacionamento
Apêndice III	Relatório de inspecção na plataforma de estacionamento	Apêndice VI	Relatório de inspecção na plataforma de estacionamento

Quadro 1: Referências cruzadas entre o CRD e o Parecer relativo à Parte-ARO

II. Processo de consulta

56. O NPA 2008-22 foi publicado no sítio web da EASA (http://www.easa.europa.eu) em 31 de Outubro de 2008. O NPA 2009-02 foi publicado em 30 de Janeiro de 2009. O período de consulta dos referidos NPA foi alargado em conformidade com o artigo 6.º, n.º 6, do Procedimento de Regulamentação[7], a pedido das partes interessadas, com vista a assegurar a sobreposição com os períodos de consulta dos NPA relativos ao primeiro alargamento de competências[8]. À data de encerramento do período de consulta (28 de Maio de 2009 para o NPA 2008-22; 31 de Julho de 2009 para o NPA 2009-02), a Agência recebera 9 405 observações referentes às Partes AR e OR, provenientes de mais de 400 entidades, incluindo autoridades aeronáuticas nacionais, organizações profissionais, empresas privadas e pessoas singulares. No total, foram apresentadas 18 243 observações ao conjunto dos NPA.

57. A análise das observações foi realizada em conformidade com a abordagem conjunta para o alargamento de competências da UE definida pela Agência e pela Comissão Europeia, e conforme aprovado pelo Conselho de Administração e pelo Comité da EASA.[9]

58. Os textos regulamentares alterados foram detalhadamente discutidos com os grupos de análise da regulamentação criados para os NPA 2008-22 e 2009-02. A composição dos grupos de análise tem por base a composição dos grupos de

7 Decisão 08-2007 do Conselho de Administração da EASA, que altera e substitui o Procedimento de Regulamentação, adoptada na reunião 03-2007 do Conselho de Administração de 13 de Junho de 2007. (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

8 Mais especificamente, o NPA 2008-22, sobre os requisitos aplicáveis às autoridades e às organizações, e o NPA 2009-02, sobre as regras de execução aplicáveis às operações aéreas dos operadores da UE (http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php).

9 http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

regulamentação iniciais criados para o OPS.001 e para o FCL.001. Os grupos de regulamentação iniciais foram alargados de modo a incluir outros representantes das partes interessadas e um representante do departamento de Normalização da Agência, em cumprimento das normas aplicáveis à composição dos grupos de regulamentação. A Parte-AR foi processada em conjunto com a Parte-OR, de modo a assegurar a coesão ao nível dos resultados e a eficácia do processo de revisão. O processo de análise envolveu também uma coordenação estreita com os grupos de análise criados para efeitos dos requisitos (NPA 2009-02b) aplicáveis às operações técnicas aéreas (OPS) e a consulta dos grupos de regulamentação criados para efeitos do segundo alargamento de competências (aeródromos, gestão do tráfego aéreo, serviços de navegação aérea).

59. Os CRD relativos à Parte-AR e à Parte-OR, com os resumos das observações e as respostas da Agência, bem como os textos alterados, foram publicados no sítio web da Agência em 4 de Outubro de 2010. Os CRD continham ainda uma lista de todas as pessoas e/ou organizações que forneceram observações. À data de encerramento do período de consulta, 6 de Dezembro de 2010, a Agência recebera 1 020 observações relativas às partes AR e OR, provenientes de mais de 70 entidades, incluindo autoridades aeronáuticas da Alemanha, Áustria, Bélgica, Espanha, Finlândia, França, Irlanda, Itália, Noruega, Países Baixos, Suécia, Suíça e Reino Unido, bem como organizações profissionais, organizações sem fins lucrativos, empresas privadas e algumas pessoas singulares. A Administração Federal da Aviação dos Estados Unidos (FAA) também analisou os CRD e não apresentou observações. De todas as observações recebidas, 530 dizem respeito à Parte-AR e 490 dizem respeito à Parte-OR. As Subpartes GEN foram as que suscitaram maior número de observações. Cerca de 20 % das 1 020 observações foram feitas sobre os AMC e GM à Parte-AR e à Parte-OR.

O gráfico abaixo mostra a distribuição das reacções à Parte-AR apenas para as várias subpartes.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

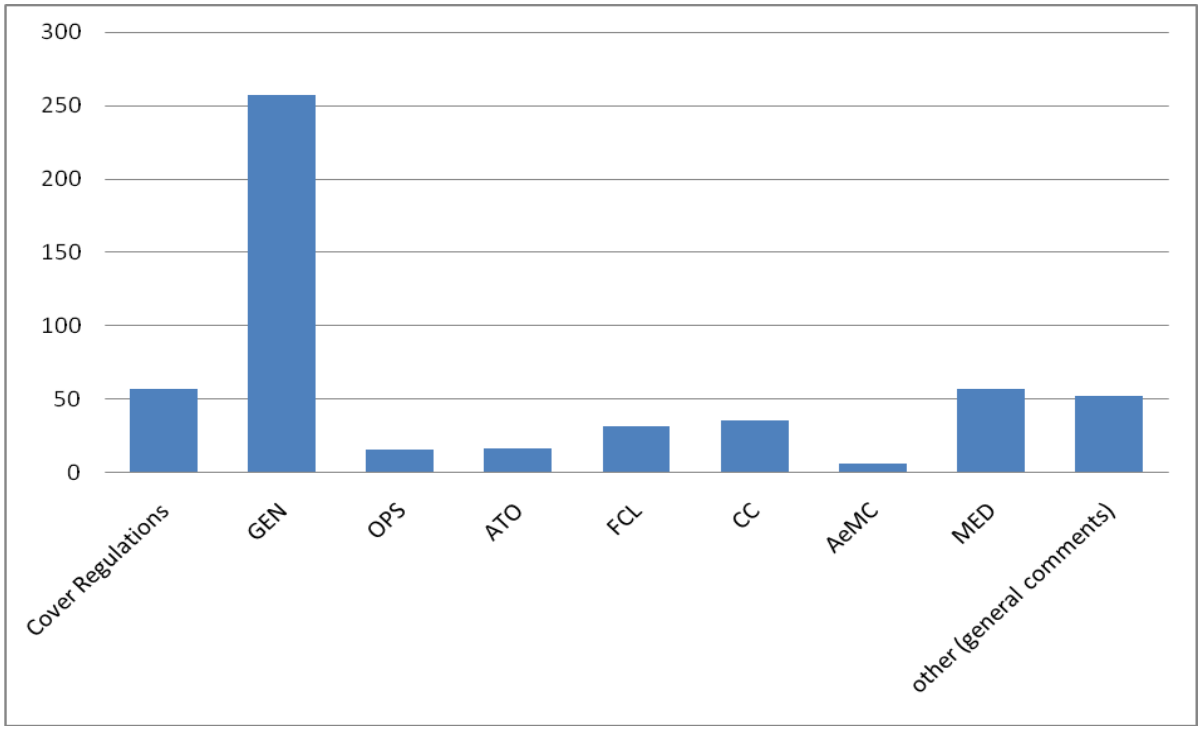


Figura 4: Observações à Parte-AR – distribuição

60. As entidades remetentes encontram-se identificadas abaixo. Tendo em conta que as observações provenientes das associações representativas do sector são normalmente enviadas em nome de cada um dos seus membros, pode assumir-se que a quota global relativa ao sector se encontra sub-representada neste gráfico. Não surpreende, contudo, o facto de a maioria das observações ser proveniente das autoridades aeronáuticas nacionais.

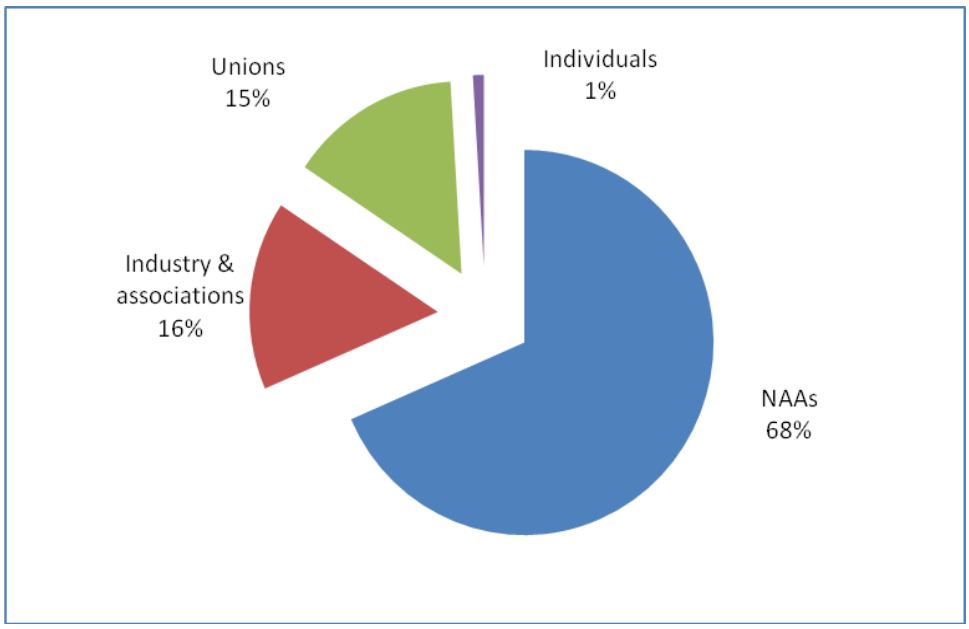


Figura 5: Observações à Parte-AR – proveniência

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

III. Âmbito e aplicabilidade

61. Apesar de o presente Parecer ser apenas referente às operações CAT, a Parte-ARO, conforme proposta no mesmo, é aplicável a todos os tipos de operações aéreas, incluindo operações comerciais não CAT e operações não comerciais efectuadas com aeronaves a motor complexas e com aeronaves a motor não complexas. Assim se garante, no final do processo de adopção, o rigor e a coerência das regras em todos os tipos de operações aéreas (comerciais e não comerciais). Importa referir que qualquer requisito aplicável às autoridades e destinado a aplicar-se igualmente a operações não CAT permanecerá pendente até à adopção de pareceres que contenham os requisitos técnicos pertinentes (por ex. Parte-NCC, Parte-NCO, Parte-SPO).

A Subparte GEN da Parte-ARO define os requisitos comuns aplicáveis às autoridades competentes. É composta por três secções:

- Secção 1 Generalidades;
- Secção 2 Gestão; e
- Secção 3 Supervisão, certificação e repressão.

62. As Secções implementam os artigos relevantes do Regulamento de Base no que diz respeito às interacções entre as organizações homologadas e as autoridades competentes, à cooperação e troca de informações entre autoridades competentes e com a Agência, à aprovação de meios de conformidade alternativos aos meios estabelecidos pela Agência, à necessidade de dar uma resposta imediata a um problema de segurança, bem como às condições de emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão ou revogação dos certificados e homologações. A Subparte GEN estabelece ainda os requisitos aplicáveis à organização e ao sistema de gestão das autoridades competentes directamente relevantes para as capacidades de supervisão destas mesmas autoridades.

Regulamento de Base	***Requisitos aplicáveis às autoridades***
Artigo 2.º, n.º 2, alínea d) - Objectivos Artigo 15.º - Rede de informação	Programa de segurança (artigo 3.º do regulamento)
Artigo 18.º - Diligências da Agência Artigo 19.º - Pareceres, especificações de certificação e documentos de orientação	Meios de conformidade (ARO.GEN.120)
Artigo 7.º - Pilotos	Capacidades de supervisão (artigo 4.º do regulamento) Supervisão (ARO.GEN.300) Programa de supervisão (ARO.GEN.305) Certificação inicial (ARO.GEN.310 & 315) Alterações — organizações (ARO.GEN.330) Constatações – organizações (ARO.GEN.350) Constatações e medidas de repressão — pessoas (ARO.GEN.355)
Artigo 7.º - Pilotos (ATO, AeMC, FSTD)	
Artigo 8.º - Operações aéreas	
Artigo 8.º, n.º 4 - Operações aéreas - Tripulações de cabina	
Artigo 10.º - Supervisão e repressão	Supervisão (ARO.GEN.300) Programa de supervisão (ARO.GEN.305) Constatações (ARO.GEN.350)

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Regulamento de Base	***Requisitos aplicáveis às autoridades***
	Repressão - pessoas (ARO.GEN.355)
Artigo 13.º + Anexo V - Entidades competentes	Atribuição de tarefas (ARO.GEN.205)
Artigo 15.º - Rede de informação	Comunicação à Agência (ARO.GEN.125) Programa de supervisão (ARO.GEN.305) Sistema de gestão (ARO.GEN.200)
Artigo 14.º - Flexibilidade Artigo 15.º - Rede de informação Artigo 22.º, n.º 1 - Certificação de operações aéreas	Resposta imediata a um problema de segurança (ARO.GEN.135)
Artigo 24.º Controlo de aplicação das regras	Sistema de gestão (ARO.GEN.200) Alterações ao sistema de gestão (ARO.GEN.210)
Artigo 54.º Inspecções nos Estados-Membros	Alterações ao sistema de gestão (ARO.GEN.210) Conservação de registos (ARO.GEN.220)

Quadro 2: Artigos do Regulamento de Base e AR correspondentes

63. Em conformidade com a abordagem sistémica global, os requisitos constantes da Subparte GEN foram elaborados de forma a garantir, na medida do possível, a sua coerência e compatibilidade com as regras relevantes no domínio dos aeródromos, dos serviços da gestão de tráfego aéreo e de navegação aérea e da aeronavegabilidade. Tendo em conta o carácter geral das mesmas, as Regras de Execução propostas integram os elementos críticos (CE) de um sistema de supervisão da segurança definidos pela OACI[10], principalmente no que diz respeito a:

- CE-3: Sistema estatal de aviação civil e funções de supervisão da segurança
- CE-4: Qualificação e formação do pessoal técnico
- CE-5: Orientação técnica, instrumentos e fornecimento de informações críticas em matéria de segurança
- CE-6: Obrigações relativas à concessão de licenças, certificados, autorizações e/ou homologações
- CE-7: Obrigações de vigilância
- CE-8: Resolução de questões de segurança

64. As normas da OACI relativas à implementação de um Programa de Segurança do Estado (SSP) exigem que o país crie mecanismos que assegurem a monitorização efectiva destes elementos críticos11. Os requisitos propostos na Subparte GEN

[10] Ver Documento 9735 da OACI *Safety Oversight Audit Manual* (Manual de Auditoria de Supervisão da Segurança), 2.ª Edição — 2006, Apêndice C — através da avaliação da implementação efectiva dos elementos críticos de um sistema de supervisão da segurança, a capacidade de supervisão da segurança de um país é determinada enquanto parte integrante do Programa Universal de Auditoria de Supervisão da Segurança da OACI.

[11] Ver Anexo 1, Apêndice C, e Anexo 6, Apêndice J, da OACI «Framework for the State Safety programme» (Quadro para o Programa de Segurança do Estado) § 3.1.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

apoiarão, portanto, os esforços envidados pelos Estados-Membros na implementação dos SSP.

65. A proposta de regulamentação baseia-se ainda nas disposições relevantes da Subparte C do OPS-EU «Certificação e Supervisão do Operador» [12] e nas disposições constantes dos JIP das JAA. As IR e os AMC conexos constantes da Subparte GEN da Parte-ARO são plenamente coerentes com as normas relevantes em matéria de supervisão da segurança contidas no Anexo 6, Parte 1, Apêndice 5, e na Parte 3, Apêndice 1, da OACI.

Anexo 6, Parte 1 - Apêndice 5 da OACI Anexo 6, Parte 3 - Apêndice 1 da OACI	***Normas EASA e AMC/GM conexos***
1. Direito primário em matéria de aviação	Regulamento de Base ORO.GEN.140
2. Regulamentos de operação específicos	Regulamento (CE) n.º 216/2008; Requisitos essenciais, Regulamento (CE) n.º 2042/2003[13] Parte-ARO, Subparte OPS
3. Estrutura CAA e exercício da supervisão de segurança	ARO.GEN.200(a)(2) Número suficiente de pessoal Artigo 4.º do regulamento
4. Orientação técnica	ARO.GEN.115 ARO.GEN.200(a)(1)
5. Técnicos qualificados	ARO.GEN.200(a)(2) GM1 e 2-ARO.GEN.200(a)(2)
6. Obrigações relativas à concessão de licenças e certificados	ARO.GEN.200(a)(1) - AMC1-ARO.GEN.305(b)-OPS ARO.GEN.310 - AMC1-ARO.GEN.310(a)-OPS
7. Obrigações de vigilância contínua	ARO.GEN.200(a)(1); ARO.GEN.300 ARO.GEN.305; AMC1-ARO.GEN.305(b)
8. Resolução de questões de segurança	ARO.GEN.200(a)(1) e ARO.GEN.350 ARO.GEN.350

Quadro 3: Correspondência entre as normas relevantes da OACI relativas à supervisão e a Parte-ARO / Parte-ORO

66. Ao propor requisitos comuns que possam ser aplicados a todos os tipos de certificados e homologações, a Subparte GEN da Parte-ARO está a dar seguimento às conclusões constantes do relatório COrA das JAA em termos de supervisão de desempenho e de racionalização dos processos de homologação tendente a uniformizar a homologação das organizações, nos casos em que tal uniformização é essencial para que as organizações consigam implementar sistemas eficazes de gestão (da segurança). O objectivo da OACI de integrar SMS em todos os

12 Com os CRD relativos à Parte-AR e à Parte-OR, foram publicados quadros comparativos das regras OPS-EU e JAR-OPS 3, cf. http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf.

13 Regulamento (CE) n.º 2042/2003 relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas. *JO L 315, 28.11.2003, p. 1.*

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

domínios da aviação conduz necessariamente aos mesmos princípios básicos de gestão e homologação das organizações.

67. Considerando que a Parte-ARO tem por base regulamentação existente e propõe requisitos harmonizados com as normas relevantes da OACI em termos de sistemas de supervisão da segurança dos Estados, as funções das autoridades competentes definidas nas IR propostas no presente Parecer não apresentam diferenças fundamentais em relação às funções que as mesmas já estão a desempenhar actualmente. Quaisquer competências adicionais encontram justificação directamente no Regulamento de Base (ou seja, na implementação dos artigos integrados no primeiro alargamento de competências, a consecução do principal objectivo do Regulamento de Base em termos de segurança, normalização e harmonização) ou nas normas OACI relativas à criação de um SSP.

ARO.GEN Secção 1 - Generalidades

68. A Secção 1 complementa os requisitos aplicáveis aos Estados-Membros ao nível do regulamento (artigo 4.º - Capacidades de supervisão) com requisitos gerais aplicáveis às autoridades competentes. Tem como objectivo fundamental facilitar a cooperação e a troca de informações entre as autoridades e a Agência, bem como entre as próprias autoridades. Tais disposições derivam dos requisitos de alto nível dispostos no Regulamento de Base (em especial o artigo 5.º, n.º 5; o artigo 7.º, n.º 6; o artigo 8.º, n.º 5; o artigo 10.º; o artigo 15.º; o artigo 22.º, n.º 1 e o artigo 24.º). A Secção 1 estabelece ainda obrigações relacionadas com a documentação de supervisão, as quais complementam as disposições relevantes sobre as capacidades de supervisão estabelecidas no regulamento com referência ao elemento crítico CE-5 da OACI «Orientação técnica, instrumentos e fornecimento de informações críticas em matéria de segurança».

69. A Secção 1 exige ainda que as autoridades competentes forneçam à Agência todas as informações importantes do ponto de vista da segurança (ARO.GEN.125(b)). Apesar de a Directiva 2003/42/CE[14] estabelecer a obrigatoriedade da comunicação de ocorrências em caso de acidente ou incidente grave, considerou-se que as medidas de execução conexas[15] não estabelecem requisitos explícitos sobre a necessidade de enviar à Agência todas as informações de segurança disponíveis num formato adequado. A Agência deve ser informada das questões relativas à concepção, aos dados de adequação operacional (OSD) e à segurança operacional, identificadas no Programa Europeu para a Segurança da Aviação (EASP) ou das questões especificamente identificadas pela Agência como áreas de preocupação em termos de segurança. Os AMC serão definidos para a ARO.GEN.125(b) como resultado do trabalho actualmente em curso no âmbito do Sistema Interno de Comunicação de Ocorrências da Agência (IORS). Em contrapartida, a Agência

[14] Directiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Junho de 2003, relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil (JO L 167, 4.7.2003, p. 23).

[15] Artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1321/2007 da Comissão, de 12 de Novembro de 2007, que estabelece normas de execução para a integração, num repositório central, das informações sobre ocorrências na aviação civil, comunicadas em conformidade com a Directiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (Texto relevante para efeitos do EEE) (JO L 294, 13.11.2007, p. 3).

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

passará a dispor de uma ferramenta essencial para a elaboração da análise anual da segurança exigida pela entidade legisladora[16].

70. A Secção 1 estabelece requisitos de processamento de meios de conformidade alternativos aos Meios de Conformidade Aceitáveis emitidos pela Agência. O termo «meios de conformidade aceitáveis» (AMC), tal como referido nos artigos 18.º e 19.º do Regulamento de Base, é sobretudo utilizado para qualificar os meios técnicos/processuais a serem utilizados pelos Estados-Membros na aplicação do Regulamento de Base e respectivas IR. Um AMC constitui, portanto, um meio para cumprimento de uma regra. Uma vez que os meios definidos pela Agência não têm força de lei, não podem criar obrigações para as entidades destinatárias, que poderão decidir utilizar outros meios para o cumprimento dos requisitos que lhes são aplicáveis. A entidade legisladora considera, contudo, que tais meios dotam os requerentes de um estatuto de segurança jurídica e contribuem para uma execução uniforme das regras, conferindo-lhes, por isso, presunção de conformidade com a regulamentação. O AMC implica a assunção de compromissos por parte das autoridades competentes, pelo que estas devem ser reconhecidas conformes com a legislação. Contudo, existe alguma flexibilidade na medida em que as partes interessadas podem propor meios alternativos às autoridades competentes, os quais poderão ser aprovados e implementados se garantirem um nível de segurança equivalente aos primeiros.

71. A proposta apresentada com o CRD teve como objectivo assegurar o tratamento uniforme de tais alternativas pelas autoridades competentes e fornecer total transparência, algo que tem faltado no actual sistema. A base jurídica subjacente aos meios alternativos de conformidade e as obrigações das autoridades competentes encontram-se estipuladas nos artigos 5.º, (n.º 5), 7.º (n.º 6) e 8.º (n.º 5) do Regulamento de Base, entre outros, que estabelecem que serão aprovadas IR relativas às condições de emissão, manutenção e alteração dos certificados e homologações. Uma vez que os meios alternativos de conformidade são sobretudo meios utilizados pelos requerentes para o cumprimento das IR, a Agência considerou necessário estabelecer um procedimento específico de tratamento de tais meios alternativos dirigido, quer aos requerentes, quer às autoridades. As funções e obrigações que incumbem à Agência encontram base jurídica nos poderes atribuídos à Agência para controlar a execução das regras por parte das autoridades competentes e para normalizar o seu desempenho (ver artigos 10.º e 24.º do Regulamento de Base).

72. Para efeitos de normalização e harmonização, a autoridade competente é obrigada a notificar a Agência sobre cada meio alternativo de conformidade que tenha aprovado ou que esteja a utilizar, bem como a disponibilizar a todas as pessoas colectivas ou singulares sob a sua alçada os meios alternativos que utiliza para cumprir a legislação aplicável. Esta obrigação implica uma nova tarefa para as autoridades competentes que pode, contudo, ser executada através dos mecanismos e procedimentos existentes. Espera-se, por isso, que a sobrecarga adicional seja limitada.

73. As observações ao NPA e as reacções ao CRD demonstram claramente que a maioria das partes interessadas concorda que a Agência realize um controlo sistemático ex-ante de todos os meios alternativos de conformidade antes da sua

[16] Artigo 15.º, n.º 4, do Regulamento de Base.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

aprovação e/ou implementação pela autoridade competente. O principal argumento tem a ver com a manutenção de um ambiente de igualdade e com a eliminação da incerteza resultante do facto de os meios alternativos de conformidade aprovados pela autoridade competente sem a intervenção da Agência poderem ser contestados, por exemplo, durante as inspecções de normalização. O Regulamento de Base não estipula um mandato para tais aprovações ex-ante por parte da Agência, uma vez que deixa a execução das regras a cargo dos Estados-Membros. Consequentemente, estas preocupações não podem ser abordadas ao abrigo do actual sistema jurídico. Contudo, por forma a ter em conta as preocupações das partes interessadas, é tornado explícito o requisito que obriga a autoridade competente a estabelecer um sistema de avaliação e controlo consistente de todos os meios alternativos de conformidade utilizados por si ou por organizações sob a sua supervisão. Neste contexto, é importante referir que a utilização de meios alternativos de conformidade aprovados por uma autoridade competente está limitada à organização que a solicitou. Outras organizações que pretendam fazer uso dos mesmos meios alternativos de conformidade terão de repetir o processamento dos mesmos com a respectiva autoridade competente.

74. Por fim, em resposta às reacções ao CRD, a Agência simplificou as definições através da eliminação do termo «meios adicionais de conformidade» e do alargamento da definição dos «meios alternativos de conformidade» de modo a abranger os meios que fornecem alternativas a um AMC existente e novos meios de estabelecer a conformidade com o Regulamento de Base e respectivas IR, sempre que não tenham sido adoptados AMC conexos pela Agência.

ARO.GEN Secção 2 - Gestão

75. As regras estabelecidas na Secção 2 obrigam as autoridades competentes a estabelecer e manter um sistema de gestão que lhes permita cumprir as obrigações e exercer as responsabilidades que lhes incumbem por força da Parte-ARO. Os principais elementos que compõem tal sistema de gestão emulam os requisitos do sistema de gestão aplicável às organizações:

- documentação das tarefas e dos procedimentos;
- qualificação suficiente e adequada do pessoal, incluindo a obrigação de planear o quadro de pessoal;
- nomeação do pessoal de gestão para as diversas áreas de actividade;
- adequação das estruturas e instalações;
- controlo da conformidade do sistema de gestão, incluindo a designação de uma pessoa ou grupo de pessoas responsáveis pelo controlo da conformidade;
- necessidade de assegurar a conformidade dos procedimentos de certificação e supervisão levados a cabo em nome da autoridade competente com os requisitos aplicáveis;
- implementação de um sistema de identificação das alterações que afectam o sistema de gestão e de garantia de eficácia deste sistema; e

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

- criação de um sistema de conservação de registos para assegurar a rastreabilidade das actividades realizadas.

76. Tais requisitos do sistema de gestão são complementados por um requisito específico de estabelecimento de procedimentos para a troca efectiva de informação e assistência por parte de outras autoridades, que explicitam os requisitos do artigo 15.º, n.º 1, do Regulamento de Base. O conjunto de requisitos comuns relativos aos sistemas de gestão da autoridade competente proposto com a Secção 2 está directamente relacionado com os elementos críticos dos sistemas de supervisão da segurança da OACI, nomeadamente com o CE-4 «Qualificação e formação do pessoal técnico» e com o CE-5 «Orientação técnica, instrumentos e fornecimento de informações críticas em matéria de segurança». Tais requisitos apoiam a implementação de SSP e contribuem para a criação de um sistema de supervisão eficaz que incentiva as organizações regulamentadas a implementar sistemas de gestão conformes com a Parte-ORO.

77. Com vista a apoiar o processo de normalização e a facilitar a transição desse processo para uma monitorização contínua[17], a Secção 2 exige que as autoridades competentes forneçam à Agência toda a documentação relevante sobre os respectivos sistemas de gestão e as alterações efectuadas aos mesmos.

78. No que diz respeito à ARO.GEN.205, alguns Estados-Membros levantaram dúvidas quanto à inclusão de disposições específicas na Parte-ARO, argumentando que a questão já estava suficientemente coberta pelo artigo 13.º e pelo Anexo V do Regulamento de Base. A Agência considera, no entanto, que o Regulamento de Base não define a forma como as tarefas especificadas devem ser desempenhadas e, consequentemente, mantém as disposições numa versão alterada. A regulamentação diz agora respeito à atribuição, pela autoridade competente, de tarefas de certificação e supervisão a pessoas colectivas ou singulares, centrando-se nos critérios aplicáveis às mesmas. A especificação das regras tem por objectivo garantir que qualquer tarefa de certificação ou supervisão realizada em nome da autoridade competente está conforme com os requisitos aplicáveis, à semelhança do que é exigido às organizações quando contratam serviços no respectivo âmbito de competências. Esta nova regra de execução influi directamente na garantia de um elevado nível de segurança nas actividades de certificação e supervisão das autoridades competentes, bem como na implementação uniforme das disposições relevantes do Regulamento de Base. Esta nova regra não interfere com a flexibilidade de que os Estados-Membros dispõem na designação de uma ou mais entidades como autoridades competentes, conforme definido no regulamento, artigo 4.º, n.º 1, pois a sua aplicação ocorre no seio de cada autoridade competente designada por um Estado-Membro.

79. Apesar de as disposições constantes da Secção 2 derivarem de requisitos já existentes (tais como os requisitos contidos na Secção B do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 no domínio da organização da autoridade competente, da qualificação

[17] A Abordagem de Monitorização Contínua (CMA) implicará a implementação de um sistema de monitorização contínua dos Estados-Membros de acordo com uma abordagem harmonizada e coesa. A capacidade dos Estados-Membros em matéria de supervisão da segurança será monitorizada com base nos seguintes passos fundamentais: (1) recolha e validação dos dados de segurança, (2) análise e medição do nível de capacidade de supervisão da segurança, (3) identificação de lacunas e avaliação dos riscos conexos, (4) desenvolvimento e implementação de estratégias de redução dos riscos.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

e formação, dos procedimentos e da conservação de registos, entre outros), obrigam à atribuição de novas tarefas às autoridades competentes:

a. a transmissão à Agência dos procedimentos e alterações, a comunicação à Agência das alterações que afectam o sistema de gestão (ARO.GEN.200(d) e ARO.GEN.210(c));

b. a definição e implementação de procedimentos de participação em intercâmbios de informação e assistência a outras autoridades competentes (ARO.GEN.200(c)); e

c. a implementação de um sistema de controlo da conformidade englobando os processos de auditoria interna e de gestão de riscos (ARO.GEN.200 (a)(4);(5)), incluindo a implementação de um sistema de avaliação inicial e contínua das pessoas colectivas e singulares que realizam tarefas de certificação ou supervisão em nome da autoridade competente (ARO.GEN.205).

80. Se bem que, para as tarefas a. e b., se possa assumir que as autoridades podem confiar nos recursos e canais de comunicação existentes, a implementação da tarefa c. poderá exigir recursos adicionais. As responsabilidades dos Estados-Membros na concessão às autoridades competentes dos recursos e capacidades de supervisão necessários para que desempenhem as suas funções em conformidade com as normas aplicáveis encontram-se claramente definidas no artigo 4.º, n.º 4, do regulamento. Este forma a base jurídica que assegura o financiamento de todas as tarefas adicionais. Neste contexto, importa referir que um sistema de gestão eficaz, incluindo o controlo da conformidade e a gestão dos riscos, contribui para a garantia de uma boa relação custo-eficácia nos processos de certificação e supervisão e para facilitar a implementação dos SSP.

81. Além disso, as disposições constantes da Secção 2 obrigam agora:

a. as autoridades competentes a manter uma lista de todos os certificados de organizações, certificados de qualificação de FSTD e licenças, qualificações, certificados ou atestados do pessoal (ARO.GEN.220(b));

b. as autoridades competentes a conservar registos da avaliação dos meios alternativos de conformidade propostos pelas organizações sujeitas a certificação e da avaliação dos meios alternativos de conformidade utilizados pela própria autoridade competente (ARO.GEN.220(a)(11)); e

c. à implementação de um sistema para planear a disponibilidade de pessoal (ARO.GEN.200(a)(2)).

82. Apesar de as normas em vigor não explicitarem tais requisitos, pode assumir-se que as autoridades competentes integram, de facto, nos seus sistemas de administração de certificados e homologações e de gestão de pessoal, os sistemas necessários para o cumprimento destes novos requisitos.

ARO.GEN Secção 3 — Supervisão, certificação e repressão

83. Esta Secção da Parte-ARO, Subparte GEN, fornece à autoridade competente os elementos necessários para a sua interacção com as organizações e pessoas regulamentadas. Descreve os princípios gerais de supervisão, identifica os elementos do programa de supervisão e especifica as actividades, funções e responsabilidades das autoridades competentes em termos de processos de certificação, supervisão contínua e repressão. A secção em questão baseia-se nos

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

procedimentos estabelecidos nos regulamentos vigentes. As regras de supervisão têm em conta os requisitos de alto nível contidos no Regulamento de Base, garantindo, dessa forma, que a supervisão abrange outras pessoas colectivas e singulares para além das certificadas pela autoridade competente.

84. As disposições relevantes derivam dos JIP das JAA em relação aos JAR-OPS e aos JAR-FCL, bem como dos requisitos dispostos na Secção B dos Regulamentos (CE) n.º 1702/2003 [18] e n.º 2042/2003. O Regulamento de Base estabelece as disposições aplicáveis (OPS, artigo 8.º, n.º 5; FCL, artigo 7.º, n.º 6; supervisão cooperativa, artigos 10.º, 11.º e 15.º). Em resposta ao *feedback* das partes interessadas, serão aditadas, aos AMC e aos GM, instruções mais pormenorizadas sobre a certificação inicial e a supervisão, processos específicos, qualificações e adequação do número de funcionários, validade das licenças e qualificações dos instrutores de voo, etc.

85. A proposta apresentada no NPA incluía elementos derivados das recomendações COrA relativas à emissão de um único certificado às organizações titulares de várias homologações concedidas ao abrigo de mais do que uma parte. A análise efectuada às observações ao NPA indicam claramente que não existe apoio ao conceito de «certificado único»: as preocupações do sector prendem-se com o facto de a OACI não exigir uma homologação de organização «global» além do AOC, o que significa que o certificado único acabaria por criar uma especificidade europeia sem reconhecimento internacional. As autoridades competentes observaram que as condições de emissão do certificado único e a relação entre o certificado de organização individual e os certificados de áreas específicas (AOC, ATO, AeMC) não estavam claramente definidas. Além disso, as mesmas afirmaram que o certificado de organização único aumentaria significativamente o volume de trabalho das autoridades sem justificação do ponto de vista da segurança. Uma vez que os principais objectivos do certificado de organização único podem ser alcançados sem a imposição da emissão de um certificado único, a Agência concordou em abandonar tal instrumento. De facto, em termos de eficácia da supervisão, é muito mais pertinente simplificar o programa de supervisão para as organizações homologadas ao abrigo de mais do que uma parte do que emitir um certificado de organização individual. É permitida a creditação de elementos de auditoria para organizações certificadas em conformidade com mais do que uma Parte, conforme descrito nos AMC do ARO.GEN.305.

86. O NPA incluía ainda uma proposta de supervisão cooperativa [19] com vista a assegurar uma supervisão mais eficiente das actividades não limitadas geograficamente ao Estado-Membro que emitiu o certificado. O principal objectivo das disposições de supervisão cooperativa consiste em conferir uma dimensão europeia aos processos de supervisão, promovendo uma melhor utilização dos recursos de supervisão ao nível local e assegurando que todas as aeronaves ou pessoas colectivas ou singulares estão sujeitas a uma supervisão regular. Tal procedimento resultaria na implementação de algumas das recomendações

[18] Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão, de 24 de Setembro de 2003, que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projecto e produção *JO L 243, 27.9.2003, p. 6.*

[19] O termo «supervisão colectiva» (colective oversight) utilizado na Nota Explicativa do NPA 2008-22 é substituído pelo termo «supervisão cooperativa» (cooperative oversight), que reflecte de forma mais apropriada a intenção das disposições em causa.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

específicas da Conferência de Directores-Gerais da Aviação Civil sobre uma Estratégia Global de Supervisão da Segurança (realizada nas instalações da OACI em 1997), durante a qual foi destacada a necessidade de coordenar e harmonizar os princípios e procedimentos de avaliação da supervisão da segurança ao nível global, tendo sido igualmente reconhecidas as vantagens da adopção de uma perspectiva regional. A proposta da Agência foi objecto de inúmeras observações. A maioria das observações proveio das autoridades competentes, as quais se manifestaram preocupadas com os contornos possivelmente difusos das responsabilidades de supervisão, bem como com os eventuais obstáculos práticos à cooperação entre autoridades, motivados pelas barreiras linguísticas e pelas diferenças ao nível dos sistemas jurídicos. As principais preocupações manifestadas pelo sector tiveram como alvo a sobrecarga de tarefas e a possível duplicação da supervisão nas organizações que operam em vários Estados-Membros.

87. Em conformidade com as recomendações emitidas pelo grupo de análise AR/OR e no seguimento de uma reunião dedicada com os representantes do Grupo Consultivo das Autoridades Nacionais (AGNA), as disposições pertinentes da ARO.GEN., Secção 3, foram aperfeiçoadas de modo a dar resposta às principais preocupações manifestadas pelas partes interessadas. Por forma a determinar o âmbito de supervisão das actividades levadas a cabo no território do Estado-Membro por pessoas colectivas ou singulares não certificadas pela autoridade competente, será implementada uma abordagem baseada nos riscos, a qual dará primazia às prioridades de segurança identificadas no Plano de Segurança do Estado referido no artigo 3.º do regulamento. A responsabilidade primária da autoridade competente que emitiu o certificado permanece inalterada. A proposta é complementada por disposições em matéria de cooperação voluntária, legitimada por meio do estabelecimento de acordos entre as autoridades. Deste modo, algumas das tarefas de supervisão podem ser executadas pela autoridade em cujo território se desenvolvem as actividades, aumentando, assim, a visibilidade destas últimas. Espera-se que tal procedimento incentive as autoridades competentes a fazer o melhor uso possível dos recursos locais. As IR relacionadas com as constatações e as medidas de repressão (ARO.GEN.350 e ARO.GEN.355) foram alteradas em conformidade. A ARO.GEN.350 foi alvo de alterações para efeitos de coesão com a ARA.CC, de modo a abranger as questões de falsificação e fraude. Uma nova alínea ARO.GEN.300(f) foi aditada de forma a incluir uma disposição que obriga as autoridades competentes a recolher e processar todas as informações consideradas úteis para o processo de supervisão, baseada na disposição anteriormente definida em AR.GEN.425(a), uma vez que a recolha de tais informações não é apenas relevante para as inspecções nas plataformas de estacionamento. A disposição ajudará a definir as prioridades de segurança, com vista à implementação de um processo de supervisão baseada nos riscos e monitorização contínua.

88. Apesar de a Agência ter alterado a sua proposta relativa à supervisão cooperativa com vista a dar resposta às principais preocupações manifestadas pelos Estados-Membros, insiste na importância de alargar a supervisão a todas as actividades realizadas no território de um Estado-Membro e de melhorar a cooperação entre as autoridades competentes dos Estados-Membros, por forma a

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

enfrentar os desafios colocados pelo mercado único. Um número crescente de pilotos e operadores passa a poder exercer as suas prerrogativas num Estado-Membro diferente do Estado inicialmente responsável pela sua supervisão. Assim sendo, a Agência sugere que futuramente seja levada a cabo uma análise da aplicação das disposições de supervisão cooperativa e do funcionamento do sistema de supervisão, não só com o objectivo de detectar possíveis lacunas o mais rapidamente possível, mas também para determinar a eventual necessidade de estabelecer disposições mais específicas. Pretende, com isso, promover as capacidades de supervisão ao nível europeu, quer em termos de segurança, quer em termos de eficiência da utilização dos recursos.

89. Outra proposta importante do NPA foi a transição para processos de supervisão baseada nos riscos e de supervisão baseada no desempenho, também derivados da iniciativa COrA. No seguimento de uma avaliação às observações ao NPA, o intervalo de supervisão de 24 meses inicialmente definido ao nível da regra de execução foi transferido para os AMC da AR.GEN.305 para efeitos do CRD, de modo a proporcionar flexibilidade. Esta mudança para o nível AMC levou a que várias partes interessadas se mostrassem seriamente preocupadas com a implementação, numa fase tão precoce, de um sistema puramente baseado nos riscos. Em seu entender, tal sistema não deveria ser adoptado antes de as organizações regulamentadas alcançarem um grau de maturidade suficiente em termos de sistemas de gestão da segurança e de as autoridades competentes ganharem visibilidade em termos de desempenho ao nível da segurança, factores determináveis através da recolha e análise dos dados relevantes. Algumas partes interessadas referiram ainda que a flexibilidade proporcionada poderá ser utilizada para justificar mais cortes na disponibilização de recursos às autoridades competentes. Por forma a dar resposta a tais preocupações, a Agência reinstituiu o intervalo de 24 meses ao nível das regras de execução e propõe agora um determinado número de critérios de alargamento ou redução do intervalo de supervisão normalizado. Tais disposições aplicar-se-ão às organizações certificadas pela autoridade competente.

90. Foram revistas as disposições relativas à «aprovação indirecta» de certos tipos de alterações organizacionais propostas no NPA. A questão é agora abordada na ARO.GEN.330 «Alterações – organizações» e as alterações são classificadas em função da necessidade ou não de aprovação prévia por parte da autoridade competente. São ainda estabelecidas disposições aplicáveis a organizações que pretendam implementar alterações sem a aprovação prévia da autoridade competente. Nestes casos, a organização deverá instituir um procedimento especificando o âmbito de tais alterações e descrevendo a forma como as mesmas serão geridas. Seguidamente, o procedimento deverá ser apresentado à autoridade competente para aprovação (cf. ARO.GEN.310(c)). As disposições alteradas deverão cumprir plenamente o conceito de «aprovação indirecta» ou alterações «aceitáveis para a autoridade».

91. As IR propostas sobre as constatações e as medidas de repressão foram alteradas de forma a incluir as constatações já fornecidas na Parte-OR e a harmonizarem-se com as alterações efectuadas à ARO.GEN.300 e ARO.GEN.305 no que diz respeito à supervisão cooperativa. Além disso, foram eliminadas todas as referências a sanções, uma vez que estas estão sujeitas à legislação nacional que transpõe o artigo 68.º do Regulamento de Base. Por fim, o prazo para empreender medidas

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

correctivas foi redefinido com vista à sua harmonização com os requisitos existentes nas regras de aeronavegabilidade permanente. O título da ARO.GEN.355 foi alterado por forma a promover uma maior harmonização com o título da ARO.GEN.350.

92. Tendo em conta que um elevado número de IR propostas na ARO.GEN, Secção 3, tem por base requisitos já existentes, e considerando as obrigações dos Estados-Membros ao abrigo da OACI de integrar sistemas de supervisão eficazes nos respectivos SSP, as obrigações que são efectivamente novas ou que não fazem parte daquelas que derivam das obrigações decorrentes da Convenção de Chicago ou dos JIP estão limitadas às seguintes:

    a. informar as pessoas e as organizações sujeitas a um acordo de supervisão entre as autoridades competentes (ARO.GEN.300(e));

    b. aprovar o procedimento da organização para o tratamento das alterações que não exigem aprovação prévia (ARO.GEN.310(c));

    c. informar a autoridade competente que emitiu o certificado caso seja detectada uma não-conformidade de uma organização certificada por uma autoridade competente de outro Estado-Membro ou pela Agência, bem como fornecer uma indicação da gravidade da constatação (ARO.GEN.350(e)); e

    d. informar a autoridade competente que emitiu a licença, o certificado, a qualificação ou o atestado caso seja detectada uma não-conformidade de uma pessoa certificada por uma autoridade competente de outro Estado-Membro (ARO.GEN.355(e)).

93. Assume-se que as autoridades podem confiar nos recursos e processos de supervisão e certificação existentes, bem como nos canais de comunicação, para a execução destas tarefas adicionais.

ARO.OPS – Operações aéreas

94. A Parte-ARO, Subparte OPS, é aplicável aos operadores comerciais e aos operadores não comerciais. Descreve o processo de pedido de um certificado de operador aéreo, a aprovação dos contratos de locação e dos acordos de código partilhado, o procedimento de aprovação específica, a aprovação da lista de equipamento mínimo (MEL), a determinação de área local, a aprovação das operações com helicópteros em ambiente hostil fora de uma área congestionada, a aprovação das operações com helicópteros em que o destino ou a origem é um local de interesse público e a aprovação de operações em aeródromos isolados.

95. A ARO.OPS é composta por duas secções:

    - ARO.OPS Secção 1: Certificação de operadores de transporte aéreo comercial
    - ARO.OPS Secção 2: Aprovações

96. Esta Subparte tem por base os Procedimentos de Execução Conjunta (JIP) das JAA relativos aos JAR-OPS.

97. As principais questões que surgiram em resposta ao CRD tiveram a ver com a aprovação dos acordos de código partilhado (**ARO.OPS.105**) e dos contratos de locação (**ARO.OPS.110**). Foram introduzidas alterações significativas a algumas disposições desta secção, sobretudo às disposições relativas ao código partilhado e aos contratos de locação.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

98. **ARO.OPS.020** «Conservação de registos - Registo dos certificados de operador e das declarações»: esta disposição foi eliminada pelo facto de a conservação de registos dos processos de certificação e declaração se encontrar abrangida pela ARO.GEN.220.

99. Na **ARO.OPS.100** «Emissão do certificado de operador aéreo»: não foram efectuadas alterações significativas. Das observações, ressaltam dúvidas quanto ao significado de «e condições gerais». A expressão «e condições gerais» já se encontra abrangida pela expressão «especificações operacionais associadas», sendo por isso eliminada.

100. **ARO.OPS.230** «Alterações»: esta disposição foi eliminada pelo facto de já se encontrar suficientemente coberta pela ARO.GEN.310, alíneas c) e d), e pela ARO.GEN.330.

101. **AR.OPS.105** «Acordos de código partilhado»: as observações recebidas sobre o código partilhado e os contratos de locação foram semelhantes às observações apresentadas sobre a disposição correspondente na ORO.AOC. A Nota Explicativa à Parte-ORO, cf. Subparte ORO.AOC, fornece uma explicação detalhada das alterações e as respectivas justificações.

102. Foram ainda efectuadas algumas alterações editoriais e a disposição foi harmonizada com a ORO.AOC.115. A referência ao Regulamento (CE) n.º 2111/200520(lista dos operadores de risco da UE) e à Parte-TCO são eliminadas por forma a respeitar a alteração efectuada à ORO.AOC.115. A alteração efectuada à ORO.AOC.115 impede que um operador da UE venda ou emita bilhetes para voos efectuados por transportadoras aéreas objecto de uma proibição de operação em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

103. **ARO.OPS.110** «Contratos de locação»: esta disposição sofreu alterações significativas. A disposição relativa aos contratos de locação sem tripulação será reavaliada no decurso da alteração ao Regulamento (CE) n.º 2042/2003 (NPA 2010-10 «Parte-T»). Além disso, foram introduzidos requisitos específicos para a suspensão e revogação da aprovação dos contratos de locação com tripulação, incluindo uma referência ao Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

104. No que diz respeito à locação sem tripulação, foi aditado um novo número para assegurar que a autoridade responsável pela aprovação do contrato trabalhará em coordenação com a autoridade responsável pela supervisão da aeronave, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2042/2003, ou pela operação da aeronave, se forem entidades diferentes. O aditamento do novo número destina-se igualmente a assegurar a remoção atempada da aeronave locada sem tripulação do AOC do operador.

105. A locação de curto prazo em caso de necessidade operacional urgente e imprevista ou necessidades operacionais de duração limitada está sujeita ao artigo 14.º, n.º 4, do Regulamento de Base. A ACJ OPS1.165 fornece orientações à autoridade competente e ao locatário no que diz respeito aos contratos de locação de curto prazo. Várias observações propuseram a inclusão desta ACJ. Contudo,

[20] Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Directiva 2004/36/CE.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

após análise da ACJ, concluiu-se que a mesma não era adequada no actual quadro jurídico. Decidiu-se, portanto, integrar a ACJ OPS1.165 numa tarefa de regulamentação distinta.

106. A AR.OPS.300 «Procedimento de certificação», agora **ARO.OPS.200** «Procedimento de aprovação específica», foi alterada por forma a englobar um novo modelo de lista de aprovações específicas para operações não comerciais (cf. Apêndice III – EASA Form 140).

107. AR.OPS.305, agora **ARO.OPS.205** «Aprovação da lista de equipamento mínimo»: a disposição foi editada com vista a assegurar uma maior clareza. A expressão «... e realizar, se pertinente, uma inspecção à organização» é eliminada pelo facto de a MEL e a aprovação dos procedimentos de manutenção e operações conexos constituírem apenas um processo documental.

108. Foi aditada uma nova regra **ARO.OPS.210** «Determinação de área local». A expressão «área local» é utilizada em determinadas disposições para permitir algumas medidas de flexibilização, por exemplo, na aplicabilidade dos requisitos de formação da tripulação de voo.

109. O raio da área local deverá ser determinado pela autoridade competente, em função do ambiente local e das condições de operação. Serão fornecidas mais orientações num GM referente ao presente número.

110. A regra **ARO.OPS.215** «Aprovação das operações com helicópteros em ambiente hostil fora de uma área congestionada» é introduzida por forma a exigir que as áreas montanhosas e remotas onde podem ser realizadas operações sem que esteja garantida a segurança de uma aterragem forçada sejam identificadas pelos Estados-Membros, os quais, antes de emitirem uma aprovação para as referidas operações, deverão efectuar uma avaliação dos riscos e considerar os motivos técnicos e económicos para a condução das mesmas.

111. As regras **ARO.OPS.220** «Aprovação das operações com helicópteros em que o destino ou a origem é um local de interesse público» e **ARO.OPS.225** «Aprovação de operações em aeródromos isolados» são introduzidas para assegurar a disponibilização de uma lista de locais ou aeródromos aprovados, uma vez que os procedimentos específicos do local/aeródromo têm de ser avaliados por uma autoridade competente antes de a aprovação ser concedida. Se a aprovação não identificar o local ou aeródromo a que se refere, não será possível garantir a adequada avaliação ou elaboração dos procedimentos específicos dos mesmos.

ARO.OPS – AOC e especificações operacionais

112. O modelo de AOC, agora **Apêndice I à Parte-ARO**, **EASA Form 138**, tem por base o modelo de AOC elaborado pela OACI.

113. O modelo sofreu ligeiras alterações. A data de validade foi eliminada, uma vez que o AOC é emitido por tempo indeterminado. A referência às operações CAT e não CAT que se encontrava no modelo referente às especificações operacionais foi transferida para o modelo de AOC. Tal significa que o AOC indicará se as operações realizadas ao abrigo do AOC são ou não operações CAT.

114. O modelo de especificações operacionais no **Apêndice II à Parte-ARO**, **EASA Form 139**, também tem por base o modelo elaborado pela OACI. O mesmo

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

sofreu algumas alterações, em parte devido ao alargamento do respectivo âmbito de aplicação (todos os operadores comerciais da UE têm de possuir um AOC), mas também devido à introdução de alterações à terminologia, às aprovações específicas (por exemplo, relativas à ministração de formação à tripulação de cabina (CC) e à emissão de certificados CC) e à introdução de alterações em consequência das observações recebidas. Foi ainda incluída uma secção relativa aos números de matrícula das aeronaves. Na nota 6, foi aditada uma frase para esclarecer que os números de matrícula podem também ser inseridos na coluna de observações da aprovação específica correspondente, no caso de nem todas as aprovações específicas se aplicarem ao mesmo modelo da aeronave. Na nota 20, foi aditada uma frase para garantir que as especificações operacionais incluem as aeronaves usadas em operações não comerciais em conformidade com a ORO.AOC.125.

115. O **Apêndice III à Parte-ARO** foi aditado por forma a documentar de forma consistente as aprovações específicas emitidas aos operadores não comerciais. Este modelo é semelhante ao modelo referente às especificações operacionais para operações comerciais. É identificado com um número de formulário EASA (EASA Form 140).

ARO.RAMP — Inspecções nas plataformas de estacionamento de aeronaves de operadores sob a supervisão regulamentar de outro Estado

116. A Subparte RAMP é aplicável às autoridades competentes que realizam inspecções nas plataformas de estacionamento de aeronaves utilizadas por operadores de países terceiros ou por operadores UE sob a supervisão regulamentar de outro Estado-Membro. Define a quota mínima anual de inspecções nas plataformas de estacionamento de aeronaves que aterram nos aeródromos dos Estados-Membros, as condições em que a Agência poderá realizar as inspecções nas plataformas, os critérios de atribuição de prioridade, a qualificação dos inspectores das plataformas de estacionamento, a aprovação das organizações de formação, a realização das inspecções nas plataformas de estacionamento, a categorização das constatações e acções de seguimento, a imobilização da aeronave e as tarefas de coordenação da Agência.

117. A subparte em questão tem por base o Regulamento (CE) n.º 216/2008, a Directiva 2004/36/CE («Directiva SAFA»)[21], o Regulamento (CE) n.º 351/2008 da

[21] Directiva 2004/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril de 2004, relativa à segurança das aeronaves de países terceiros que utilizem aeroportos comunitários. *JO L 143, 30.4.2004, p. 76.*

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Comissão[22], o Regulamento (CE) n.º 768/2006 da Comissão[23] e a Directiva 2008/49/CE[24].

118. As principais questões abordadas nesta subparte estão relacionadas com o âmbito (ARO.RAMP.005), os critérios de atribuição de prioridade (ARO.RAMP.105), a realização das inspecções nas plataformas de estacionamento (ARO.RAMP.125), a categorização das constatações (ARO.RAMP.130), a imobilização da aeronave (ARO.RAMP.140) e a quota mínima anual (ARO.RAMP.100 (c)(1) e respectivo AMC).

119. **ARO.RAMP.005** «Âmbito»: Alguns Estados-Membros aplicam a metodologia estabelecida na Directiva SAFA quando executam inspecções nas plataformas de estacionamento de aeronaves utilizadas por operadores sob a sua supervisão, designados «operadores domésticos». Outros Estados-Membros referiram ter uma abordagem diferente no que respeita à supervisão dos operadores domésticos ou aplicam, apenas parcialmente, a metodologia SAFA. Tais Estados-Membros consideram que a aplicação da ARO.RAMP aos operadores domésticos é desnecessária e desproporcional e terá efeitos nefastos sobre os recursos. Para os mesmos, as inspecções devem incidir sobre «verificações aos sistemas» em vez de sobre «verificações aos resultados», que consideram menos eficazes. Em algumas observações, foi defendido que o âmbito da subparte em questão deveria limitar-se a disposições SAFA.

120. A Directiva SAFA estabelece que cada Estado-Membro deve inspeccionar as aeronaves de países terceiros em relação às quais existam suspeitas de incumprimento das normas de segurança internacionais. Permite a realização de inspecções aleatórias (na ausência de qualquer suspeita particular) e reafirma o direito dos Estados-Membros de realizar outras inspecções nas plataformas de estacionamento (em aeronaves registadas num Estado-Membro). O conceito de inspecções nas plataformas de estacionamento de aeronaves estrangeiras foi aprovado na 36.ª sessão da Assembleia da OACI e, subsequentemente, o Anexo 6 foi alterado por forma a obrigar os Estados a estabelecer um programa assente na implementação de procedimentos de vigilância das operações realizadas nos respectivos territórios por operadores estrangeiros e na implementação das medidas necessárias para efeitos de garantia da segurança. O Manual de Procedimentos para Inspecção, Certificação e Vigilância Contínua de Operações (*Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance* - Doc. 8335) da OACI contém orientações para a realização de inspecções a operadores estrangeiros nas plataformas de estacionamento,

---

22 Regulamento (CE) n.º 351/2008 da Comissão, de 16 de Abril de 2008, que dá execução à Directiva 2004/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à atribuição de prioridade nas inspecções a efectuar na plataforma de estacionamento às aeronaves que utilizam aeroportos comunitários. *JO L 109, 19.4.2008, p. 7*.

23 Regulamento (CE) n.º 768/2006 da Comissão, de 19 de Maio de 2006, relativo à aplicação da Directiva 2004/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante à recolha e ao intercâmbio de informações sobre a segurança das aeronaves que utilizam aeroportos comunitários, bem como à gestão do sistema de informação. *JO L 134, 20.5.2006, p. 16.*

24 Directiva 2008/49/CE da Comissão, de 16 de Abril de 2008, que altera o anexo II da Directiva 2004/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita aos critérios para a realização de inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves que utilizam aeroportos comunitários. *JO L 109, 19.4.2008, p. 17*.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

reproduzindo em larga medida os procedimentos aplicados no Programa SAFA da UE.

121. Actualmente, um pouco mais de 50 % das inspecções nas plataformas de estacionamento incide sobre aeronaves utilizadas por operadores da UE (apesar de a taxa de inspecção - inspecções / n.º de aterragens - ser muito mais elevada para os operadores de países terceiros, considerando o facto de a maioria do tráfego ocorrer no interior da UE). Tanto as inspecções realizadas a aeronaves da UE, como as inspecções a aeronaves de países terceiros são realizadas com base nas normas da OACI. Apesar de, em termos gerais, produzirem menos constatações quando comparadas com outras regiões do mundo, as inspecções a operadores da UE continuam a revelar casos graves de incumprimento. No seguimento das análises regularmente efectuadas pela EASA, as informações são transmitidas às respectivas NAA responsáveis pela supervisão, as quais, em muitos casos, decidem pela realização de investigações e auditorias mais aprofundadas que não raras vezes conduzem à limitação, suspensão e revogação de um AOC.

122. Os dados recolhidos através da realização de inspecções nas plataformas de estacionamento, que constituem um programa de amostragens da base para o topo, complementam e articulam-se bem com outros programas do topo para a base, como os programas de supervisão regular ou o programa de normalização da EASA. É fundamental dispor de meios que permitam avaliar e controlar os riscos, tendo em conta a intenção de alterar as actividades de supervisão substituindo o conceito de manutenção de *hard-time* (manutenção sistemática) pelo de *on-condition* (manutenção condicionada) através da introdução de uma abordagem baseada no risco. As inspecções nas plataformas de estacionamento demonstraram ser uma boa ferramenta para a compilação de dados sobre segurança e para a identificação de indicadores de risco, contribuindo assim para a existência de um processo adequado de supervisão baseada nos riscos.

123. Os princípios de supervisão cooperativa encontram-se claramente estabelecidos no artigo 10.º do Regulamento de Base, o qual estabelece que:

- os Estados-Membros e a Agência devem cooperar entre si a fim de assegurarem a conformidade com os regulamentos aplicáveis de segurança da UE
- os Estados-Membros, para além das suas responsabilidades nacionais de supervisão, devem efectuar inspecções nas plataformas de estacionamento
- devem ser tomadas medidas que especifiquem as «condições para a realização de inspecções nas plataformas de estacionamento, incluindo inspecções sistemáticas».

124. Tendo em conta o acima exposto e que a maioria das SARP da OACI foi transposta para a legislação da UE, torna-se evidente que deve ser dada continuidade às inspecções às aeronaves utilizadas por operadores da UE e que as mesmas devem ser efectuadas com base nas normas da UE. A Agência considera que, quando for adequadamente implementado, o programa de avaliação da segurança das aeronaves da UE (programa SACA) poderá contribuir para a supervisão dos operadores domésticos. Assim, a Agência decidiu não alterar o âmbito desta secção.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

125. **ARO.RAMP.100** «Generalidades»: A alínea a) foi harmonizada com a ARO.GEN.305 «Programa de supervisão». Assim sendo, a referência ao procedimento de inspecções aleatórias foi eliminada. A ARO.GEN.305 exige que as autoridades competentes estabeleçam um programa de supervisão baseado nas anteriores actividades de supervisão e numa avaliação dos riscos. A Agência considera, portanto, que o objectivo da parte eliminada desta alínea se encontra adequadamente abrangido pela ARO.GEN.305.

126. A alínea b) foi eliminada pelo facto de a SANA ter sido excluída do âmbito de aplicação desta subparte. Uma nova alínea b) foi harmonizada com a alínea a). O programa anual fará parte do programa de supervisão referido na ARO.GEN.305.

127. **«Quota mínima anual»:** O número de inspecções SAFA realizadas anualmente pelos Estados-Membros apresenta enormes variações, não só em termos absolutos, mas também em termos do número de operadores estrangeiros (da UE e de países terceiros) que aterram nos seus territórios e do volume das suas operações.

128. Em termos imediatos, este «desequilíbrio» limita a recolha de dados junto dos operadores que não operam nos Estados mais activos, afectando assim a relevância de eventuais análises subsequentes.

129. O conceito de «quota mínima nacional» foi introduzido para garantir a equidade entre Estados-Membros, assegurando a recolha de dados comparáveis de cada um deles. A fórmula para o cálculo da quota nacional tem em conta dois factores: 1) a diversidade do tráfego de operadores estrangeiros (número de operadores) e 2) o volume das operações (número de aterragens). Com base nas observações recebidas durante o período de observações, a fórmula foi revista por forma a atribuir um peso diferente aos operadores que, no período de um ano, efectuaram um número limitado de aterragens (menos de 12) num determinado Estado. Também com base nas observações recebidas, a fórmula foi revista com o objectivo de valorizar de forma diferente as inspecções que consideravam os factores de risco (por exemplo, domínios prioritários, taxa de amostragem reduzida) e os factores de custo (locais remotos, horas não habituais). Apesar de não terem expressão quantitativa, a fórmula de cálculo deve ainda procurar: 1) obter a maior amostragem possível e 2) evitar a repetição de inspecções em operadores que não revelaram problemas de segurança em inspecções anteriores. O objectivo da quota mínima não é aumentar o número global de inspecções, mas permitir uma melhor distribuição entre os Estados-Membros. De facto, ao aplicar a fórmula ao tráfego registado em 2009 e 2010, conclui-se que a quota global resultante é inferior ao número de inspecções efectivamente realizadas durante esses anos.

130. Os dados recolhidos através das inspecções nas plataformas de estacionamento servirão de base a dois novos processos: autorização de operadores de países terceiros e supervisão cooperativa de operadores da UE. É, por isso, fundamental que os dados sejam recolhidos de forma consistente e uniforme, proporcionando informações fiáveis e suficientes para apoiar uma supervisão baseada nos riscos.

131. A Agência avaliará periodicamente o AMC que contém a fórmula de cálculo da quota anual. O texto da alínea d) foi alterado com o objectivo de assegurar que as inspecções nas plataformas de estacionamento realizadas pela Agência decorrem em cooperação com os Estados-Membros. Foram ainda introduzidas algumas

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

alterações à alínea d), n.^{os} 2 e 3, por forma a esclarecer as situações em que a Agência pode, ela mesma, efectuar as inspecções.

132. **ARO.RAMP.105** «Critérios de atribuição de prioridade»: Numa nova alínea c), foi incluída uma referência à lista de transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na UE por forma a começar a preparar uma lista de prioridades de inspecção após uma reunião do Comité da Segurança Aérea realizada no quadro da aplicação do Regulamento (CE) n.º 2111/2005. A última frase da alínea b), (3)(i), foi transferida para o GM. A ARO.RAMP.105, (b)(5), foi alterada com vista a assegurar que as aeronaves utilizadas por um operador de um país terceiro cuja autorização emitida pela Agência tenha sido limitada ou restabelecida após um período de suspensão ou revogação sejam sujeitas a inspecções prioritárias. A alínea c) foi alterada para reflectir as observações que defendem o estabelecimento de procedimentos para a produção de uma lista prioritária.

133. Na **ARO.RAMP.115** «Qualificação dos inspectores das plataformas de estacionamento», o título foi alterado de modo a incluir «plataformas de estacionamento». Na alínea d), foi aditado um requisito que insta a Agência a manter os programas de formação estabelecidos.

134. Os CRD **AMC1-AR.GEN.430(c)(2) e (3)** foram transferidos para a **ARO.RAMP.120**. A Directiva 2008/49/CE regula, entre outros aspectos, a avaliação das organizações terceiras que ministram formação sobre inspecções nas plataformas de estacionamento (ou seja, organizações que não pertencem a uma autoridade competente). Aos Estados-Membros que empreguem uma organização terceira para os efeitos acima referidos incumbe a obrigação de a avaliar. Contudo, o Estado-Membro poderá pedir à Agência que efectue, em seu nome, uma avaliação técnica da organização de formação.

135. Tanto os Estados-Membros, como as organizações terceiras que ministram formação sobre inspecções nas plataformas de estacionamento referiram que a actual abordagem é pouco eficiente e resulta em encargos administrativos e regulamentares desproporcionais. Tendo em conta o reduzido número de organizações de formação terceiras em actividade, a centralização da avaliação técnica na Agência contribuirá para simplificar o processo de avaliação, mantendo o objectivo de segurança de proporcionar formação de alta qualidade. Consequentemente, o Grupo Director Europeu do Programa SAFA (ESSG) e a Comissão Europeia solicitaram à Agência a transferência da AMC1-AR.GEN.430(c)(2) e (3) para as IR, conforme estabelecido no presente Parecer. Esta disposição cria uma base jurídica para a aprovação prévia de uma organização de formação e estabelece as condições que a organização deverá satisfazer antes de lhe ser concedida a aprovação. Tais condições já se encontram estabelecidas no material de orientação elaborado e publicado pela Agência em conformidade com a Directiva 2008/49/CE e serão reavaliadas numa tarefa de regulamentação separada para complementar as IR.

136. **ARO.RAMP.125** «Realização das inspecções nas plataformas de estacionamento»: A alínea a), sobre conflitos de interesse, foi transferida para o artigo 4.º do regulamento (cf. 4(4)), pelo facto de a Agência considerar que deve ser aplicável aos inspectores em todas as áreas abrangidas pela Parte-ARO. A referência ao Apêndice III (agora Apêndice VI à Parte-ARO) foi eliminada, uma

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

vez que o formulário em questão só será utilizado pela Agência. A autoridade competente utilizará o formulário alterado constante do Apêndice V (Certificado de Inspecção), que passou a incluir também a categoria da constatação.

137. **ARO.RAMP.130** «Categorização das constatações»: As constatações de nível 1 e 2 foram alteradas para constatações de categoria 1, 2 e 3. Foram muitas as preocupações suscitadas pela alteração das constatações de categorias 1, 2 e 3 estabelecidas na Directiva SAFA para constatações de nível 1 e 2, definidas na ARO.GEN.350. Tais preocupações foram reiteradas na reunião do grupo *ad-hoc* sobre «inspecções nas plataformas de estacionamento», que decorreu em Colónia, em Junho de 2010. O principal motivo apontado pelas autoridades competentes para manter o actual sistema de classificação foi o facto de a classificação das constatações, conforme estabelecida na Directiva SAFA, ser mais adequada no caso de auditorias a produtos, que fazem um retrato da situação num momento específico, e que, por isso, esta classificação é mais adequada ao objectivo perseguido pelas inspecções nas plataformas. A classificação geral (de nível 1 e 2) aplicar-se-á, contudo, no caso das auditorias a um sistema ou processo. As autoridades competentes também se manifestaram preocupadas com a alteração de um sistema de classificação que se tem revelado sólido e mais do que adequado.

138. A Agência considera adequada a utilização de três categorias de constatações para efeitos das actuais inspecções SAFA. O âmbito da ARO.RAMP é, contudo, mais alargado do que o da Directiva SAFA (também se aplica às aeronaves utilizadas por operadores da UE), o que, em certos casos, obriga a estabelecer uma ligação entre as necessidades do operador e as da aeronave. A utilização de dois sistemas diferentes de classificação de constatações (nível 1 e 2 para o operador e categorias 1, 2 e 3 para a aeronave) poderia dificultar a acção das autoridades competentes e originar alguma confusão junto dos operadores.

139. Ainda assim, o sistema SAFA, incluindo a categorização das constatações, tem-se revelado funcional. Além disso, a Agência considera que demasiadas alterações simultâneas ao sistema podem constituir uma sobrecarga significativa, quer para os recursos das autoridades competentes, quer dos operadores. Sendo assim, a Agência decidiu introduzir nesta subparte a já existente categorização das constatações.

140. **ARO.RAMP.140** «Imobilização da aeronave»: Foi aditada uma alínea d) com o objectivo de especificar as acções a empreender para levantar a imobilização se a não conformidade afectar a validade do certificado de aeronavegabilidade, tendo em conta as diferentes autoridades responsáveis pela supervisão contínua da aeronave. O número (4) da alínea d) foi eliminado pelo facto de, de momento, a futura Parte-TCO não abranger aeronaves «sub-OACI» (incluindo aeronaves em condições temporárias de não aeronavegabilidade). A autorização de tais aeronaves será sujeita a uma tarefa separada de regulamentação.

141. **ARO.RAMP.145** «Comunicação»: A alínea a) foi harmonizada com a alínea a) da ARO.RAMP.120. Na alínea b), a referência à Agência foi eliminada pelo facto de a informação referida ter de ser recolhida pelas autoridades competentes. A alínea c) foi harmonizada com a alínea b) da ARO.RAMP.110. O termo «voluntário» foi eliminado da alínea d) por forma a proteger qualquer pessoa que forneça

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

informações e encorajar, assim, a divulgação de informações relevantes do ponto de vista da segurança.

142. No **Apêndice IV à Parte-ARO «Formulário de relatório-tipo»**, o nome e a assinatura do coordenador nacional foram eliminados porque essa informação será introduzida na base de dados centralizada referida na ARO.RAMP.150 (b)(2).

143. **Apêndice V «Certificado de Inspecção na Plataforma de Estacionamento» e Apêndice VI «Relatório de Inspecção na Plataforma de Estacionamento»:** Os modelos foram ligeiramente alterados para efeitos de clareza e de harmonização com as alterações à terminologia ou com as alterações introduzidas nas Partes pertinentes do Parecer. A cada formulário foi atribuído um número «EASA Form».

IV. Resumo das diferenças

144. O seguinte quadro identifica as diferenças entre a Parte-ARO e OPS-EU / JAR-OPS 3. As diferenças relevantes entre a Parte-ORO e o OPS-EU / JAR-OPS 3 encontram-se indicadas na nota explicativa da Parte-ORO.

Diferenças em relação ao OPS-EU / JAR-OPS 3

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	**Referência EASA-UE**	**Descrição da diferença**	**Justificação**
1./3.035 Sistema da qualidade (c)	ARO.GEN.310	Gestor da Qualidade: Ao abrigo da Parte-ORO, o conceito de «aceitável para a autoridade competente» referente aos titulares de cargos nomeados (agora designados «pessoas nomeadas») está abrangido pela aprovação do operador e a gestão das alterações nas pessoas nomeadas conforme descrito na AMC1-ARO.GEN.330 «Alterações-organizações»	Considera-se que se obtém assim um nível de controlo equivalente.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	Referência EASA-UE	Descrição da diferença	Justificação
1.165 (b) (2)(i) e (c)(1)(i) Locação	N/A	Não existem requisitos aplicáveis aos contratos de locação que são parte da aprovação	A referência a «quaisquer condições que façam parte dessa aprovação devem constar do contrato de locação» não é considerada necessária, uma vez que os Estados-Membros não podem impor condições de segurança adicionais ao contrato de locação.

Diferenças em relação ao Anexo 6 da OACI, Parte-ARO

145. O seguinte quadro apresenta um resumo das normas do Anexo 6 da OACI na Parte I e na Parte III, Secção 1 e Secção 2, no âmbito do presente Parecer[25] que se considera não terem sido transpostas ou terem sido transpostas de forma não conforme com as correspondentes normas do Anexo 6 da OACI.

Referência do Anexo 6 Parte I/III	Referência EASA-UE	Descrição de diferenças
Parte I - 3.3.1 Parte III – 1.3.1 Os Estados deverão estabelecer um programa de segurança do Estado por forma a alcançar um nível de segurança aceitável na aviação civil	N/A	Esta questão não é específica das operações aéreas. Não pode ser transposta para o Regulamento relativo às operações aéreas.
Parte I – 1.3.1 Parte III – 1.3.2 O nível aceitável de segurança a alcançar deverá ser estabelecido pelo Estado.	N/A	

[25] Em particular, as normas da OACI sobre manutenção e controlo de manutenção do operador não são aqui consideradas.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

V. Lista de tarefas de regulamentação propostas

146. O quadro seguinte apresenta um resumo das tarefas de regulamentação propostas relevantes para a Parte-ARO. No que diz respeito à Subparte GEN, estas incidem sobretudo nos seguintes aspectos:

a. Após consulta aos grupos de análise do OPS, sugeriu-se que o material AMC fosse complementado, nas Secções 2 e 3 da Parte-ARO, com disposições adicionais dirigidas ao pessoal da autoridade competente envolvido na supervisão dos titulares de AOC, bem como à certificação inicial e supervisão dos titulares de AOC através da incorporação das secções relevantes dos JIP e do Manual de Procedimentos para Inspecção, Certificação e Vigilância Contínua de Operações (Doc. 8335) da OACI;

b. As disposições aplicáveis às autoridades e organizações responsáveis pela avaliação dos riscos, pela gestão da segurança e pelo SSP serão desenvolvidas paralelamente à implementação do EASP e após a publicação do novo Anexo 19 da OACI relativo às normas e práticas recomendadas no domínio da gestão da segurança.

Parte, referências da regra	**Âmbito**	**Referência ao RMP**
ARO.GEN.125(b)	Criar AMC por forma a especificar o tipo de informação a ser fornecido à Agência. Tal procedimento deverá incluir todas as questões de segurança relacionadas com a concepção, as questões relacionadas com os dados de adequação operacional e as questões relacionadas com áreas específicas identificadas pela Agência como problemáticas do ponto de vista da segurança.	MDM.095 a + b
ARO.GEN.200(a)(2)	Incluir AMC e GM adicionais sobre a qualificação e formação de inspectores com vista à supervisão dos titulares de AOC.	OPS.005 a, b
ARO.GEN.200(a)(4)	Incluir orientações adicionais sobre a implementação de um processo de gestão de riscos, incluindo a definição e utilização de elementos fulcrais do ponto de vista da segurança, tendo em conta a implementação do Programa Europeu para a Segurança da Aviação e o requisito que obriga à criação de um Plano de Segurança (regulamento, artigo 3.º).	MDM.095 a + b
ARO.GEN.300 ARO.GEN.305 ARO.GEN.310	Incluir AMC e GM adicionais sobre a verificação da conformidade dos titulares de AOC após a sua certificação inicial, bem como a sua supervisão contínua.	OPS.005 a, b

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Parte, referências da regra	**Âmbito**	**Referência ao RMP**
ARO.OPS	Abordar, numa tarefa de regulamentação separada, a norma ACJ OPS.1.165, que contém orientações para as autoridades competentes e para os locatários referentes aos contratos de locação de curto prazo.	OPS.005 a, b
ARO.RAMP	Desenvolver um sistema global de procedimentos que assegure a harmonização das inspecções nas plataformas de estacionamento em conformidade com a Parte-ARO.RAMP, através da transferência dos EASA SAFA GM relativos à qualificação dos inspectores das plataformas de estacionamento, às condições das organizações de formação e aos procedimentos de inspecção nas plataformas de estacionamento e ainda através da sua complementação com as partes aplicáveis em resultado da introdução dos novos requisitos, nomeadamente as partes relativas às inspecções nas plataformas de estacionamento realizadas em operadores certificados num país EASA.	OPS.087

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Anexo III - Parte-ORO

I. Generalidades

147. A Parte-ORO proposta no presente Parecer é composta por oito subpartes, as quais estão divididas em secções que estabelecem requisitos gerais e requisitos específicos relativos a operações aéreas:

148. Parte-ORO, Subparte GEN - Requisitos gerais, complementada por:

- Parte-ORO, Subparte AOC - Requisitos específicos relativos à certificação de operadores aéreos;
- Parte-ORO, Subparte DEC - Requisitos específicos aplicáveis aos operadores obrigados a declarar a sua actividade;
- Parte-ORO, Subparte MLR - Requisitos específicos relativos a manuais, cadernetas e registos;
- Parte-ORO, Subparte SEC - Requisitos específicos relativos à segurança;
- Parte-ORO, Subparte FC - Requisitos específicos relativos à tripulação de voo;
- Parte-ORO, Subparte CC - Requisitos específicos relativos à tripulação de cabina;
- Parte-ORO, Subparte TC - Requisitos específicos relativos à tripulação técnica envolvida em operações HEMS, HHO ou NVIS;

149. A Subparte GEN da Parte-ORO, conforme proposta no presente Parecer, inclui duas secções:

- Secção 1 Generalidades
- Secção 2 Sistema de gestão.

150. Os requisitos constantes da Subparte GEN da Parte-ORO têm por base as principais recomendações COrA e normas da OACI relacionadas com os SMS. Complementam os requisitos aplicáveis às autoridades relativamente à emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão e revogação dos certificados e homologações.

151. O texto proposto no presente Parecer reflecte as alterações efectuadas às propostas inicialmente apresentadas pela Agência (tal como publicadas nos NPA 2008-22c e 2009-02c), bem como as alterações adicionais introduzidas após a análise e avaliação das reacções ao CRD.

II. Processo de consulta

152. A nota explicativa da Parte-ARO contém informação de carácter geral sobre as reacções aos CRD relativos à Parte-AR e à Parte-OR. O quadro abaixo mostra a distribuição das 490 observações recebidas à Parte-OR (CRD 2008-22c e 2009-02c), das quais 1/3 foi relativo aos AMC e aos GM e 2/3 foram relativos às IR.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

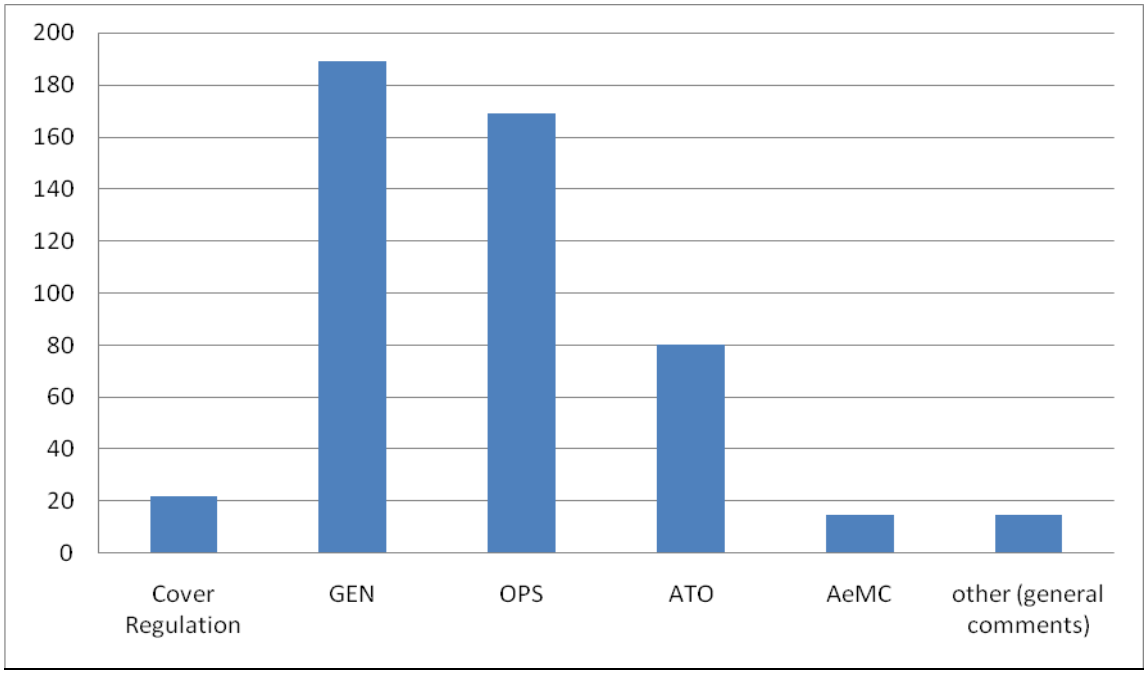


Figura 6: Observações à Parte-OR – distribuição

153. As entidades remetentes encontram-se identificadas abaixo. Tendo em conta que as observações provenientes das associações representativas do sector são normalmente enviadas em nome de cada um dos seus membros, pode assumir-se que a quota global relativa ao sector se encontra sub-representada neste gráfico.

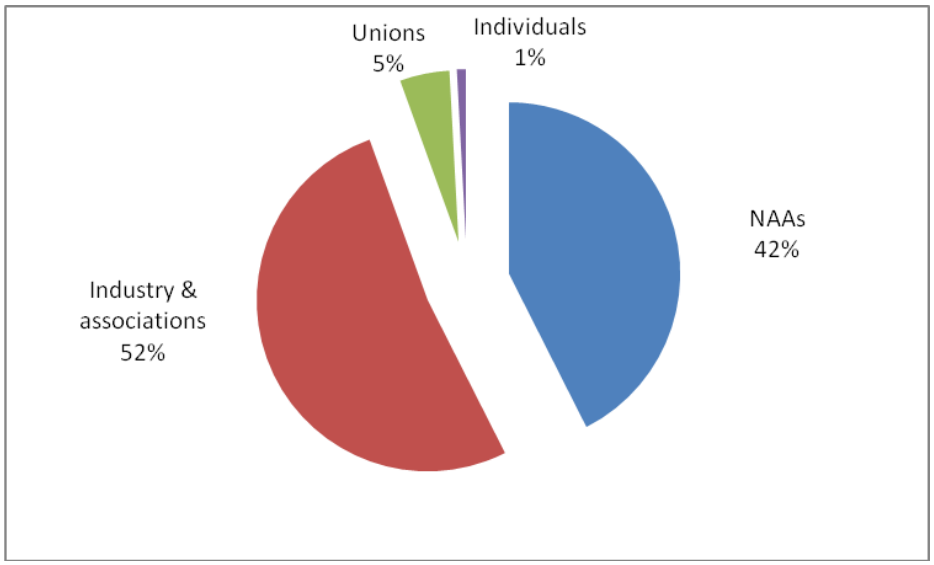


Figura 7: Observações à Parte-OR – proveniência

154. As principais questões levantadas nas observações ao CRD são abordadas nos pontos seguintes.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

III. Âmbito e aplicabilidade

155. A Parte-ORO, conforme proposta no presente Parecer, é aplicável à homologação e/ou supervisão contínua dos operadores aéreos que efectuam operações não comerciais com aeronaves a motor complexas ou operações comerciais. A estrutura regulamentar revista sobre operações aéreas reúne os requisitos aplicáveis às organizações relevantes para as operações aéreas (Parte-ORO) num anexo específico que contém todas as regras aplicáveis às operações não comerciais realizadas com aeronaves a motor complexas ou às operações comerciais. Assim se garante, no final do processo de adopção, o rigor e a coerência das regras em todos os tipos de operações aéreas (operações CAT e operações não comerciais). A subestrutura da Parte-ORO foi, portanto, mantida, apesar de tal poder, numa primeira análise, parecer desnecessário do ponto de vista exclusivo das operações CAT.

156. Importa referir que qualquer requisito aplicável à organização na Parte-ORO e destinado a aplicar-se igualmente a operações não CAT permanecerá pendente até à adopção de pareceres que contenham os requisitos técnicos pertinentes (por ex. Parte-NCC, Parte-NCO).

157. A Subparte GEN da Parte-ORO encontra-se harmonizada com a Subparte GEN dos requisitos relativos à tripulação aérea aplicáveis às organizações (Parte-ORA), com duas excepções:

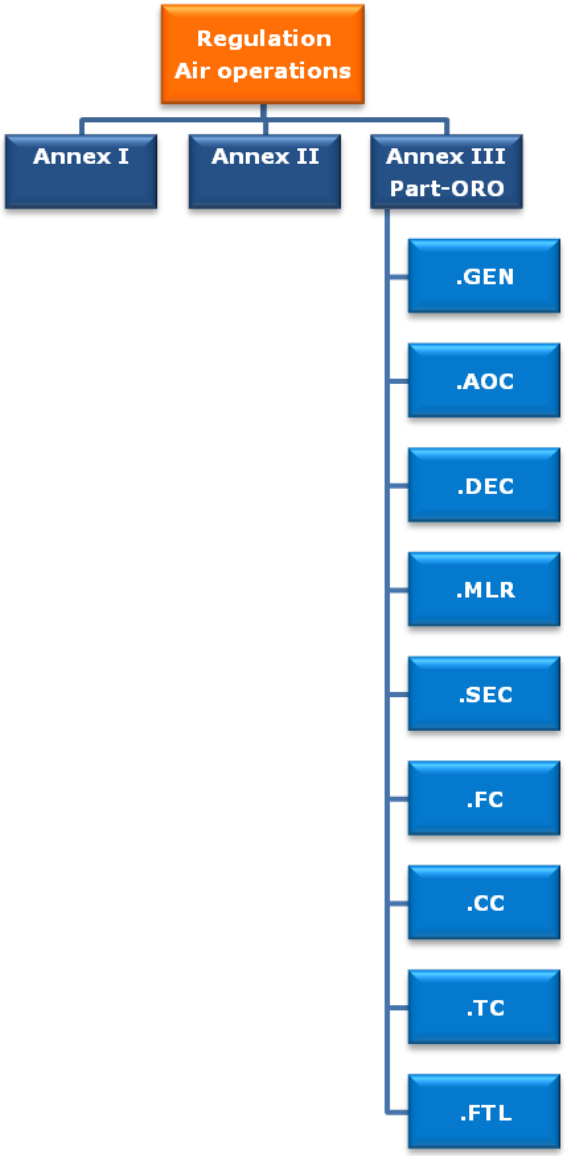
- as disposições relativas à declaração encontram-se apenas nas regras relativas às operações aéreas; e
- para assegurar a coerência com a Parte-CAT e a Parte-SPA, o termo «organização» é substituído pelo termo «operador» na Parte-ORO.

158. A Parte-ORO, Subparte GEN, Secção 1, complementa os requisitos dispostos na Parte-ARO aplicáveis à emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão e revogação dos certificados e homologações. A Parte-ORO, Subparte GEN, Secção 2, estabelece requisitos comuns aplicáveis aos sistemas de gestão, englobando o controlo do cumprimento e a gestão da segurança.

159. Além disso, a Parte-ORO, Subparte GEN, inclui agora as disposições sobre as responsabilidades dos operadores anteriormente dispostas na Parte-OR, Subparte OPS, Secção GEN (OR.OPS.GEN). As secções restantes da antiga Parte-OR, Subparte OPS, são agora subpartes separadas. Futuramente, estas serão complementadas com uma nova subparte relativa às limitações do tempo de voo (Subparte FTL).

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Figura 8: Anexo III - Parte-ORO



160. Salvaguardando algumas excepções, a numeração (três últimos dígitos) da antiga Parte-OR permanece inalterada. O quadro de referências cruzadas abaixo apresenta as referências das regras no CRD e no presente Parecer, na ordem em que aparecem no Parecer:

Referência da regra no CRD	**Título da regra no CRD**	**Referência da regra no Parecer**	**Título da regra no Parecer**
OR.GEN	**Requisitos gerais**	**ORO.GEN**	**Parte-ORO Subparte Requisitos gerais**
---	---	ORO.GEN.100	Âmbito
OR.GEN.105	Autoridade competente	ORO.GEN.105	Autoridade competente
---	---	ORO.GEN.110	Responsabilidades do operador

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência da regra no CRD	Título da regra no CRD	Referência da regra no Parecer	Título da regra no Parecer
OR.GEN.115	Requerimento de certificado de organização	ORO.GEN.115	Requerimento de certificado de operador
OR.GEN.120	Meios de Conformidade	ORO.GEN.120	Meios de Conformidade
OR.GEN.125	Condições de homologação e prerrogativas de uma organização	ORO.GEN.125	Condições de homologação e prerrogativas de um operador
OR.GEN.130	Alterações às organizações sujeitas a certificação	ORO.GEN.130	Alterações
OR.GEN.135	Revalidação	ORO.GEN.135	Revalidação
OR.GEN.140	Acesso	ORO.GEN.140	Acesso
OR.GEN.145	Declaração	---	(agora numa Subparte ORO.DEC separada)
OR.GEN.150	Constatações	ORO.GEN.150	Constatações
OR.GEN.155	Resposta imediata a um problema de segurança	ORO.GEN.155	Resposta imediata a um problema de segurança
OR.GEN.160	Comunicação de ocorrências	ORO.GEN.160	Comunicação de ocorrências
OR.GEN.200	Sistema de gestão	ORO.GEN.200	Sistema de gestão
OR.GEN.205	Contratação e aquisição	ORO.GEN.205	Contratação de serviços
OR.GEN.210	Requisitos do pessoal	ORO.GEN.210	Requisitos do pessoal
OR.GEN.215	Requisitos de instalações	ORO.GEN.215	Requisitos de instalações
OR.GEN.220	Conservação de registos	ORO.GEN.220	Conservação de registos
OR.OPS	**Parte-OR, Subparte OPS Operações aéreas**	**---**	**(todas as secções incluídas como subpartes)**
OR.OPS.GEN	Secção: Requisitos gerais	---	---
OR.OPS.GEN.100	Âmbito	---	(integrada na ORO.GEN como 005)
OR.OPS.GEN.105	Responsabilidades do operador	---	(integrada na ORO.GEN como 110)
OR.OPS.AOC	**Secção: Certificação de operador aéreo**	**ORO.AOC**	**Parte-ORO Subparte Certificação de operador aéreo**
OR.OPS.AOC.100	Requerimento de certificado de operador aéreo	ORO.AOC.100	Requerimento de certificado de operador aéreo
OR.OPS.AOC.105	Especificações operacionais e prerrogativas de um titular de certificado de operador aéreo	ORO.AOC.105	Especificações operacionais e prerrogativas de um titular de certificado de operador aéreo
OR.OPS.AOC.110	Locação	ORO.AOC.110	Locação
OR.OPS.AOC.115	Acordos de código partilhado	ORO.AOC.115	Acordos de código partilhado
OR.OPS.AOC.120	Aprovações AOC para a ministração de formação especificada na Parte-CC e para a emissão de certificados de tripulação de cabina	ORO.AOC.120	Aprovações AOC para a ministração de formação especificada na Parte-CC e para a emissão de certificados de tripulação de cabina
OR.OPS.AOC.125	Operações não comerciais de aeronaves sujeitas a um AOC	ORO.AOC.125	Operações não comerciais de aeronaves sujeitas a um AOC
OR.OPS.AOC.130	Controlo dos parâmetros de voo — aviões	ORO.AOC.130	Controlo dos parâmetros de voo — aviões
OR.OPS.AOC.135	Requisitos do pessoal	ORO.AOC.135	Requisitos do pessoal
OR.OPS.AOC.140	Requisitos de instalações	ORO.AOC.140	Requisitos de instalações
OR.OPS.AOC.150	Requisitos de documentação	ORO.AOC.150	Requisitos de documentação

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência da regra no CRD	Título da regra no CRD	Referência da regra no Parecer	Título da regra no Parecer
OR.OPS.DEC	**Secção: Declaração de operador aéreo**	**ORO.DEC**	**Parte-ORO Subparte Declaração**
OR.OPS.DEC.100	Declaração	ORO.DEC.100	Declaração
OR.OPS.DEC.105	Conteúdo da declaração	---	---
OR.OPS.MLR	**Secção: Manuais, cadernetas e registos**	**ORO.MLR**	**Parte-ORO Subparte Manuais, cadernetas e registos**
OR.OPS.MLR.100	Manual de operações - Generalidades	ORO.MLR.100	Manual de operações - Generalidades
OR.OPS.MLR.101	Manual de operações — estrutura para as operações comerciais e operações não comerciais especializadas com aeronaves a motor complexas	ORO.MLR.101	Manual de operações — estrutura para as operações comerciais e operações não comerciais especializadas com aeronaves a motor complexas
OR.OPS.MLR.105	Lista de equipamento mínimo (MEL)	ORO.MLR.105	Lista de equipamento mínimo (MEL)
OR.OPS.MLR.110	Diário de bordo	ORO.MLR.110	Diário de bordo
OR.OPS.MLR.115	Conservação de registos	ORO.MLR.115	Conservação de registos
OR.OPS.SEC	**Secção: Segurança**	**ORO.SEC**	**Parte-ORO Subparte Segurança**
OR.OPS.SEC.100.A	Segurança da cabina de pilotagem	OR.SEC.100.A	Segurança da cabina de pilotagem
OR.OPS.SEC.100.H	Segurança da cabina de pilotagem	OR.SEC.100.H	Segurança da cabina de pilotagem
OR.OPS.FC	**Secção: Tripulação de voo**	**ORO.FC**	**Parte-ORO Subparte Tripulação de voo**
OR.OPS.FC.005	Âmbito	ORO.FC.005	Âmbito
OR.OPS.FC.100	Composição da tripulação de voo	ORO.FC.100	Composição da tripulação de voo
OR.OPS.FC.105	Designação de piloto em comando/comandante	ORO.FC.105	Designação de piloto em comando/comandante
OR.OPS.FC.110	Técnico de voo	ORO.FC.110	Técnico de voo
OR.OPS.FC.115	Formação em gestão de recursos de pessoal de voo (CRM)	ORO.FC.115	Formação em gestão de recursos de pessoal de voo (CRM)
OR.OPS.FC.120	Formação de conversão do operador	ORO.FC.120	Formação de conversão do operador
OR.OPS.FC.125	Formação em diferenças e formação de familiarização	ORO.FC.125	Formação em diferenças e formação de familiarização
OR.OPS.FC.130	Formação contínua	ORO.FC.130	Formação contínua
OR.OPS.FC.135	Qualificações de pilotos para operar em qualquer lugar de piloto	ORO.FC.135	Qualificações de pilotos para operar em qualquer lugar de piloto
OR.OPS.FC.140	Operação em mais do que um tipo ou variante	ORO.FC.140	Operação em mais do que um tipo ou variante
OR.OPS.FC.145	Formação	ORO.FC.145	Formação
OR.OPS.FC.200	Composição da tripulação de voo	ORO.FC.200	Composição da tripulação de voo
OR.OPS.FC.205	Curso de comando	ORO.FC.205	Curso de comando
OR.OPS.FC.215	Formação inicial em gestão de recursos de pessoal de voo (CRM) do operador	ORO.FC.215	Formação inicial em gestão de recursos de pessoal de voo (CRM) do operador
OR.OPS.FC.220	Formação e testes de conversão do operador	ORO.FC.220	Formação e testes de conversão do operador
OR.OPS.FC.230	Formação contínua e testes	ORO.FC.230	Formação contínua e testes
OR.OPS.FC.240	Operação em mais do que	ORO.FC.240	Operação em mais do que um tipo

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência da regra no CRD	Título da regra no CRD	Referência da regra no Parecer	Título da regra no Parecer
	um tipo ou variante		ou variante
OR.OPS.FC.235	Qualificações de pilotos para operar em qualquer lugar de piloto	ORO.FC.235	Qualificações de pilotos para operar em qualquer lugar de piloto
OR.OPS.FC.245.A	Programa alternativo de formação e qualificação	ORO.FC.245.A	Programa alternativo de formação e qualificação
OR.OPS.FC.255.A	Comandantes com uma licença de piloto comercial (Avião) (CPL(A))	ORO.FC.255.A	Comandantes com uma licença de piloto comercial (Avião) (CPL(A))
OR.OPS.FC.255.H	Comandantes com uma licença de piloto comercial (Helicóptero) (CPL(H))	ORO.FC.255.H	Comandantes com uma licença de piloto comercial (Helicóptero) (CPL(H))
OR.OPS.FC.330	Formação contínua e testes — teste de proficiência do operador	ORO.FC.330	Formação contínua e testes — teste de proficiência do operador
OR.OPS.FC.201.A	Substituição em voo de membros da tripulação de voo	ORO.FC.201.A	Substituição em voo de membros da tripulação de voo
OR.OPS.CC	**Secção: Tripulação de cabina**	**ORO.CC**	**Parte-ORO Subparte Tripulação de cabina**
OR.OPS.CC.005	Âmbito	ORO.CC.005	Âmbito
OR.OPS.CC.100	Número e composição da tripulação de cabina	ORO.CC.100	Número e composição da tripulação de cabina
OR.OPS.CC.110	Condições para a atribuição de funções	ORO.CC.110	Condições para a atribuição de funções
OR.OPS.CC.115	Condução dos cursos de formação e testes associados	ORO.CC.115	Condução dos cursos de formação e testes associados
OR.OPS.CC.120	Curso de formação inicial	ORO.CC.120	Curso de formação inicial
OR.OPS.CC.125	Formação específica sobre o tipo de aeronave e formação de conversão do operador	ORO.CC.125	Formação específica sobre o tipo de aeronave e formação de conversão do operador
OR.OPS.CC.130	Formação em diferenças	ORO.CC.130	Formação em diferenças
OR.OPS.CC.135	Familiarização	ORO.CC.135	Familiarização
OR.OPS.CC.140	Formação contínua	ORO.CC.140	Formação contínua
OR.OPS.CC.145	Formação de reciclagem	ORO.CC.145	Formação de reciclagem
OR.OPS.CC.200	Número e composição da tripulação de cabina	ORO.CC.200	Número e composição da tripulação de cabina
OR.OPS.CC.205	Número mínimo de tripulantes de cabina em circunstâncias imprevistas e em operações normais em terra	ORO.CC.205	Operações normais em terra e circunstâncias imprevistas
OR.OPS.CC.210	Condições para a atribuição de funções	ORO.CC.210	Condições para a atribuição de funções
OR.OPS.CC.215	Condução dos cursos de formação e testes associados	ORO.CC.215	Condução dos cursos de formação e testes associados
OR.OPS.CC.250	Operação em mais do que um tipo ou variante de aeronave	ORO.CC.250	Operação em mais do que um tipo ou variante de aeronave
OR.OPS.CC.255	Operações com um único membro da tripulação de cabina	ORO.CC.255	Operações com um único membro da tripulação de cabina
OR.OPS.CC.260	Chefe de cabina	ORO.CC.260	Chefe de cabina
OR.OPS.TC	**Secção: Tripulação técnica envolvida em operações HEMS, HHO ou NVIS**	**ORO.TC**	**Parte-ORO Subparte Tripulação técnica envolvida em operações HEMS, HHO ou NVIS**
OR.OPS.TC.100	Âmbito	ORO.TC.100	Âmbito
OR.OPS.TC.105	Condições para a atribuição de funções	ORO.TC.105	Condições para a atribuição de funções

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência da regra no CRD	Título da regra no CRD	Referência da regra no Parecer	Título da regra no Parecer
OR.OPS.TC.110	Formação e testes	ORO.TC.110	Formação e testes
OR.OPS.TC.115	Formação inicial	ORO.TC.115	Formação inicial
OR.OPS.TC.120	Formação de conversão do operador	ORO.TC.120	Formação de conversão do operador
OR.OPS.TC.125	Formação em diferenças	ORO.TC.125	Formação em diferenças
OR.OPS.TC.130	Voos de familiarização	ORO.TC.130	Voos de familiarização
OR.OPS.TC.135	Formação contínua	ORO.TC.135	Formação contínua
OR.OPS.TC.140	Formação de reciclagem	ORO.TC.140	Formação de reciclagem
Parte-OR	**Apêndices**	**Parte-ORO**	**Apêndices**
Parte-OR Apêndice I	Formulário de declaração	Parte-ORO Apêndice I	Formulário de declaração

Quadro 4: Referências cruzadas entre o CRD e o Parecer relativo à Parte-ORO

ORO.GEN Secção 1 - Generalidades

161. As IR previstas na Secção I estabelecem requisitos gerais aplicáveis às organizações, sobretudo relacionadas com a certificação inicial e a supervisão. Estas complementam os requisitos homólogos aplicáveis às autoridades na Parte-ARO, Subparte GEN, Secções 1 e 3. Têm por base os requisitos de alto nível previstos no Regulamento de Base. De forma a ter em conta as alterações efectuadas à ARO.GEN, foram aditados dois novos pontos que introduzem requisitos aplicáveis às organizações e que definem as medidas a tomar em caso de necessidade de resposta imediata a um problema de segurança (ORO.GEN.155), bem como os procedimentos de comunicação de ocorrências (ORO.GEN.160). A nova ORO.GEN.155 vincula as organizações ao cumprimento das directrizes relativas à aeronavegabilidade e à segurança emitidas pela Agência, a última das quais baseada na tarefa de regulamentação 21.039 «Dados de Adequação Operacional»[26].

Ref. Parte-ORO	Título	ARO correspondente
ORO.GEN.105	Autoridade competente	n.a.
ORO.GEN.115	Requerimento de certificado de organização	ARO.GEN.310(a)
ORO.GEN.120	Meios de conformidade	ARO.GEN.120
ORO.GEN.125	Condições de homologação e prerrogativas de uma organização	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.130	Alterações às organizações	ARO.GEN.330

[26] CRD 2009-01, cf. http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text).pdf.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

ORO.GEN.135	Revalidação	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.140	Acesso	Regulamento Artigo 4.º, n.º 5
ORO.GEN.150	Constatações	ARO.GEN.350
ORO.GEN.155	Resposta imediata a um problema de segurança	ARO.GEN.135
ORO.GEN.160	Comunicação de ocorrências	ARO.GEN.135

Quadro 5: Correspondência entre a ARO.GEN e a ORO.GEN

162. No seguimento das alterações à estrutura regulamentar, as duas IR anteriormente incluídas na OR.OPS (OR.OPS.GEN.100 e OR.OPS.GEN.105) estão agora integradas na ORO.GEN. A **ORO.GEN.110** define as responsabilidades do operador no que diz respeito à operação segura da aeronave, incluindo o requisito que obriga à criação e manutenção de um sistema para o exercício do controlo operacional de cada voo operado ao abrigo da respectiva declaração ou certificado, que têm por base os requisitos existentes, nomeadamente o OPS-EU e os JAR-OPS 3, com as seguintes diferenças principais:

- O sistema de lista de verificação deverá respeitar os princípios relacionados com os factores humanos, conforme especificado no Anexo 6, Partes I, II e II, da OACI. Além disso, deve ter em conta a mais recente documentação do fabricante da aeronave. Este texto foi aditado em resposta às observações das partes interessadas.
- O operador deverá especificar os procedimentos de planeamento de voo no manual de operações, em conformidade com o Anexo 6, Parte II, Secção 3, da OACI.

163. Apesar de várias organizações de despachantes terem solicitado a introdução de regras de licenciamento de despachantes, tal não foi possível pelo facto de essa matéria se encontrar fora do âmbito do NPA. O NPA transpôs apenas os requisitos existentes. Nem o OPS-EU, nem os JAR-OPS 3, nem o Regulamento de Base contêm tal requisito. O texto proposto encontra-se em conformidade com o Anexo 6 da OACI, que refere que o operador pode optar por implementar um método de controlo que exija o recurso a oficiais de operações aéreas ou despachantes de voos, mas tal não é obrigatório. De acordo com o Anexo 6 da OACI, em caso de recurso a oficiais de operações aéreas/despachantes de voos, o Estado do operador poderá (ou não) exigir que os mesmos sejam licenciados.

164. A definição de «local de actividade principal» para a determinação da autoridade competente em conformidade com a **ORO.GEN.105** é agora harmonizada com a definição constante do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (reformulação), [27], que é também a definição adoptada no Regulamento (CE) n.º 2042/2003, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 127/2010[28]. Assim é dada resposta à necessidade de as

[27] Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (reformulação) (Texto relevante para efeitos do EEE); *JO L 293, 31.10.2008, p. 3–20.*

[28] Regulamento (CE) n.º 127/2010 da Comissão, de 5 de Fevereiro de 2010 , que altera o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

transportadoras aéreas licenciadas terem de ser homologadas em conformidade com a Subparte G do Anexo 1 do Regulamento n.º 2042/2003 («Parte-M») como parte do respectivo AOC. A definição assume que a organização exerce as principais funções financeiras e a fiscalização das operações no mesmo Estado-Membro. Apesar de reconhecer as vantagens da adopção de definições comuns pelos diferentes regulamentos, a Agência considera que a definição dada no Regulamento (CE) n.º 1008/2008 criará problemas ao nível da implementação. Recomenda, portanto, que a definição seja revista em todos os regulamentos pertinentes da EASA, incluindo nos regulamentos relativos à aeronavegabilidade. Tal revisão deverá considerar a localização da gestão técnica da organização no que diz respeito à actividade homologada ao abrigo do Regulamento de Base e das respectivas IR como principal critério de determinação do local de actividade principal de uma organização, para efeitos de identificação da autoridade competente.

165. A **OR.GEN.115** define o processo de requerimento de um certificado de organização. Tendo em conta as observações ao NPA efectuadas pelas partes interessadas, a proposta de emissão de um certificado de organização único apresentada no NPA 2008-22c foi eliminada e, neste momento, não se propõe qualquer formulário-tipo para o requerimento na Parte-ORO. Relativamente a esta última questão, os Estados-Membros manifestaram algumas preocupações com o impacto da imposição de um formulário-tipo em diversos sistemas administrativos já implementados ao abrigo das regras vigentes. No que diz respeito ao «certificado único», a Agência considera que os seus principais objectivos podem ser alcançados sem a imposição da emissão de um certificado de organização único: o certificado, que mais não é do que um «comprovativo» do processo de certificação, poderá assumir a forma de um documento único ou de vários documentos. O que importa é assegurar que as autoridades competentes possam supervisionar, da forma mais eficaz possível, as organizações titulares de várias homologações[29]. Em tais situações, é fundamental que os sistemas de gestão sejam regidos por requisitos comuns aplicáveis a todos os tipos de organizações.

166. A **ORO.GEN.120** define o processo de homologação dos meios de conformidade alternativos, que se aplica às organizações titulares de certificados ao abrigo da Parte-ORO. Durante o processo de consulta, foram expressas algumas preocupações relativas aos meios de conformidade alternativos utilizados pelas organizações sujeitas apenas a uma obrigação de declaração. A Agência lembra que, relativamente aos meios de conformidade alternativos, o Regulamento de Base não estabelece qualquer base jurídica para impor a tais organizações a obrigação de seguir o mesmo processo de homologação que as organizações certificadas. A homologação de um meio de conformidade alternativo só pode ser efectuada se associada a um certificado ou homologação, situação em que o referido meio de conformidade passa a ter influência na concessão da homologação. Contudo, no que diz respeito às organizações sujeitas a uma

---

produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (Texto relevante para efeitos do EEE); *JO L 40 de 13.2.2010, p. 4-50*.

[29] Os critérios para a «creditação» dos elementos de auditoria para efeitos de supervisão de organizações com mais do que uma homologação serão fornecidos com os AMC com a ARO.GEN.305.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

obrigação de declaração, o processo de homologação aplica-se, no caso dos meios de conformidade alternativos, aos AMC directamente relacionados com qualquer homologação específica de que tais organizações possam ser titulares ao abrigo da Parte-SPA. No que diz respeito à possibilidade de utilização de meios de conformidade alternativos por parte das organizações profissionais ou dos representantes das partes interessadas que não sejam titulares de um certificado de organização ao abrigo do Regulamento de Base e das respectivas IR, não há necessidade de tais organizações solicitarem a homologação de tais meios, desde que não estejam sujeitas a nenhuma obrigação de conformidade nos termos do Regulamento de Base e das respectivas IR.

167. Em resposta às reacções do sector, a Agência lançará uma tarefa de regulamentação adicional, que definirá uma metodologia para comprovar o cumprimento do objectivo de segurança da regra de execução aquando da apresentação do requerimento de homologação dos meios de conformidade alternativos.

168. Na **OR.GEN.130** «Alterações às organizações sujeitas a certificação», o tipo de alterações relacionadas com o sistema de gestão da organização e que requerem aprovação prévia é especificado em mais pormenor, por forma a aliviar o peso sobre as organizações e as autoridades: em termos de sistema de gestão, as alterações que exigem aprovação prévia são agora especificadas como sendo as alterações que afectam as linhas de responsabilidade e/ou a política de segurança. A proposta da Agência relativamente à ORO.GEN.130, juntamente com as disposições ARO correspondentes, não difere substancialmente dos conceitos de «aprovação indirecta» ou de «alterações aceitáveis para a autoridade competente». Após certificação inicial, a autoridade competente verifica a conformidade com os requisitos aplicáveis e aprova o sistema de gestão da organização, incluindo o seu sistema de controlo operacional, e ainda o procedimento de gestão de alterações que não requerem aprovação prévia. Consequentemente, as alterações poderão consistir em alterações que não requerem aprovação prévia ou em alterações passíveis de serem geridas conforme acordado com a autoridade competente. As regras propostas são também mais adequadas em termos de implementação da supervisão baseada no desempenho. Após certificação inicial, a organização e a autoridade competente que a rege podem estabelecer um acordo sobre o âmbito das alterações que não requerem aprovação prévia, nos limites estabelecidos pela ORO.GEN.130. À medida que a organização for ganhando experiência, o âmbito de tais alterações poderá ser alargado, desde que permaneça nos limites previstos ao nível das regras de execução.

169. Várias autoridades competentes dos Estados-Membros emitiram observações sobre a validade ilimitada dos certificados, manifestando a sua preocupação com a possível ausência de um controlo eficaz dos certificados que não possuem prazo-limite de validade. A Agência faz notar que os certificados sem prazo de validade são hoje em dia comummente aceites no domínio da aeronavegabilidade. A revalidação dos certificados de organização está sujeita à supervisão contínua realizada pela autoridade competente. A proposta da Agência promove um processo de monitorização contínua através da realização de auditorias, revisões e inspecções com periodicidade dependente dos últimos resultados de supervisão e dos elementos de risco. Se os certificados tivessem um prazo de validade

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

específico, as autoridades competentes poderiam sentir-se tentadas a adiar as referidas auditorias e inspecções até pouco antes da data de expiração do certificado. A Parte-ARO fornece às autoridades competentes os elementos necessários para tomarem medidas relativamente a um certificado em qualquer altura, caso sejam detectados riscos que afectem seriamente a segurança. Além disso, os Estados-Membros poderão aplicar medidas de repressão através das sanções previstas nas respectivas regras nacionais de execução do artigo 68.º do Regulamento de Base.

170. Foi aditada uma nova IR OR.GEN.160 «Comunicação de ocorrências», com vista a referir a legislação aplicável e a definir os requisitos de comunicação, incluindo a comunicação à organização responsável pelo design da aeronave, aplicáveis a todas as organizações sujeitas à Parte-ORO. O texto tem por base os requisitos actualmente previstos nas normas de aeronavegabilidade. As ocorrências a comunicar são aquelas que efectivamente colocam em perigo a operação da aeronave, ao contrário dos riscos à segurança aeronáutica que devem ser geridos como parte do sistema interno de comunicação de ocorrências, abrangido pela ORO.GEN.200(a)(3). Por forma a ter em conta as reacções ao CRD, os requisitos foram revistos: os relatórios iniciais, a serem apresentados nas 72 horas seguintes à identificação da ocorrência pela organização, não precisam de pormenorizar as medidas que a organização pretende tomar para evitar a repetição dos problemas, uma vez que a definição das medidas pode demorar algum tempo.

ORO.GEN Secção 2 - Sistema de Gestão

171. A Agência propõe dedicar uma secção específica dos requisitos gerais das organizações aos respectivos sistemas de gestão. Tais requisitos derivam essencialmente dos requisitos já vigentes nas normas aplicáveis, como os JAR. Incidem sobre a necessidade de dispor de pessoal qualificado e, em especial, de pessoas especificamente responsáveis pelo cumprimento dos requisitos aplicáveis por parte das organizações. Os requisitos vigentes dão igualmente resposta à necessidade de ter instalações adequadas para a realização das tarefas necessárias e de manter registos de todas as actividades levadas a cabo em conformidade com as regras aplicáveis.

172. Esta secção específica é também o local mais adequado para a implementação das normas da OACI relativas aos sistemas de gestão da segurança (SMS)[30]. A Agência considera que estas não deveriam ser implementadas através de um requisito adicional de um sistema de gestão que coexistiria com as normas vigentes, independentemente de serem relativas a finanças, à qualidade ou a qualquer outra área da responsabilidade do gestor de uma organização. A imposição de um sistema de gestão da segurança autónomo poderia ser encarada como um mero requisito prescritivo adicional, com o risco de as organizações procurarem satisfazer as autoridades competentes mostrando-lhes que aplicaram, no seu seio, todos os elementos prescritivos exigidos. Este procedimento não promoveria a implementação das regras baseadas no desempenho, tal como pretendido pela OACI para facilitar a implementação dos princípios de SMS.

[30] OACI Anexo 1 Apêndice 4 / OACI Anexo 6 Apêndice 7 «Enquadramento dos Sistemas de Gestão da Segurança».

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

173. Em alternativa, a Agência propõe que seja efectuada uma lista das questões que devem ser abordadas pelas organizações. Desta forma, os requisitos propostos basear-se-ão na noção de que a segurança, bem como a conformidade com as regras, devem estar subjacentes ao comportamento de todo o pessoal e a todas as actividades da organização. Os requisitos são, pois, apresentados de forma a proporcionar às organizações a opção de os aplicar da forma que lhes for mais conveniente, tendo em conta os respectivos modelos empresariais. Em especial, os requisitos permitirão a implementação de um sistema de gestão integrada onde a segurança será um parâmetro a considerar em cada decisão, e não uma justaposição dos sistemas de gestão. A gestão integrada permite aos gestores reconhecer e ter em conta todos os elementos com impacto significativo nas suas organizações, tais como a orientação estratégica do seu negócio, a legislação e normas relevantes, as políticas e a cultura internas, os riscos e perigos, as necessidades de recursos e as necessidades de todas as entidades que possam ser afectadas pelas operações da organização.

174. No que diz respeito aos sistemas de garantia da qualidade, a Agência propõe que seja dada atenção àquilo que o regulador efectivamente pretende ao vincular as organizações à implementação de um tal sistema: a conformidade com as regras instituídas. De facto, um sistema de garantia da qualidade oferece a possibilidade de satisfazer vários tipos de requisitos. A Agência considera ser suficiente que os sistemas de gestão tenham como requisito o controlo da conformidade com as regras. Os requisitos propostos oferecem, por isso, a possibilidade de implementar as normas SMS da OACI, sem obrigar a organização a alterar o seu modelo empresarial.

175. Os requisitos relativos ao sistema de gestão, tal como propostos, adequam-se a várias organizações, independentemente da sua dimensão, da natureza ou complexidade das suas actividades ou do modelo empresarial que pretendem seguir, assegurando-se assim a proporcionalidade da aplicação dos mesmos. A Agência propõe que, no caso de uma organização externalizar parte das suas actividades sujeitas aos requisitos aqui propostos, continue a ser ela a entidade responsável pela conformidade dessas actividades com as regras aplicáveis. Tal é necessário para assegurar que as organizações continuem a responder plenamente pelas actividades sujeitas a certificação.

176. Os requisitos do sistema de gestão deverão aplicar-se a todas as organizações abrangidas pelos requisitos aplicáveis às organizações propostos. Ao elaborar os requisitos referentes ao sistema de gestão, a Agência verificou as regras já aplicáveis às organizações de aeronavegabilidade inicial e permanente, por forma a determinar a compatibilidade com as mesmas e preservando, sempre que possível, a redacção das regras já aplicáveis. A Agência tenciona propor a aplicação de regras de execução das normas SMS da OACI a outros tipos de organizações no futuro. A Agência procurará, tanto quanto possível, manter os requisitos o mais semelhante possível aos propostos nos presentes requisitos aplicáveis às organizações. Tal procedimento facilitará uma implementação racionalizada das normas da OACI, em especial nas organizações cujas actividades abrangem vários sectores aeronáuticos.

177. Ao elaborar os requisitos propostos, a Agência procurou assegurar a coerência entre os requisitos aplicáveis aos vários tipos de organizações. Desta forma, a

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Agência analisou os requisitos estabelecidos nos JAR-FCL 1, 2 e 3, no OPS-EU, nos AMC e GM do JAR-OPS 1 e nos JAR-OPS 3. Estas normas continham os requisitos a serem cumpridos pelas organizações no âmbito dos requisitos aplicáveis às organizações propostos. Para assegurar a coerência entre todos os requisitos, a Agência analisou os requisitos relevantes estabelecidos nas IR já aplicáveis às organizações de aeronavegabilidade Em seguida, propôs, no seu NPA, a redacção que, no seu entender, melhor se adequava a todas as organizações, complementando-a, sempre que necessário, com requisitos especificamente aplicáveis a certas organizações.

178. A Agência complementou as regras propostas com outras regras derivadas das normas OACI que não tinham sido introduzidas nas normas listadas no ponto anterior. Este é o caso, por exemplo, dos requisitos de SMS da OACI.

179. Durante o processo de consulta, a Agência explicou extensivamente os procedimentos seguidos para a proposta dos requisitos aplicáveis ao sistema de gestão. As observações iniciais das partes interessadas revelaram que as regras propostas não tinham sido completamente entendidas. Por esse motivo, a Agência, coadjuvada pelo grupo de análise, efectuou uma revisão ao texto proposto com vista a torná-lo mais claro.

180. A Agência também considerou interessante que algumas partes interessadas estivessem abertas à implementação de regras com base no desempenho. Contudo, a Agência considera que não seria sensato propor, nesta fase, regras totalmente baseadas no desempenho e que a melhoria contínua das regras, consistente com o progresso realizado ao nível das organizações, contribuirá para uma evolução nesse sentido.

181. Apesar de apresentarem uma redacção diferente, os requisitos propostos cumprem integralmente as normas da OACI. O Anexo III da Nota Explicativa do CRD «Requisitos aplicáveis às organizações» (2008-22C e 2009-02C)[31] apresenta um quadro de correspondências entre os requisitos propostos e respectivos AMC e GM dispostos na Parte-OR(O) e as normas relevantes da OACI. A 37.ª sessão da Assembleia da OACI, realizada em Setembro/Outubro de 2010, confirmou a criação de um novo Anexo relativo à gestão da segurança (Anexo 19), que se espera vir a conter as normas gerais de SMS aplicáveis a todas as organizações, seguindo assim a abordagem global proposta pela EASA no seu NPA sobre os requisitos aplicáveis às autoridades e às organizações. Após a publicação deste novo Anexo, os requisitos aplicáveis às organizações em matéria de SMS serão revistos por forma a considerar o trabalho efectuado no âmbito do Grupo de Colaboração Internacional de Gestão da Segurança (SM-ICG), os progressos realizados na implementação do EASP e, em particular, a gestão dos riscos de segurança decorrentes das interacções com outras organizações. Nesta última questão, a Agência partilha com as partes interessadas a opinião de que as organizações não devem gerir sozinhas as questões de segurança, mas sim em coordenação com outras organizações com as quais estejam relacionadas. Por exemplo, a gestão eficaz da segurança por um operador de aeródromo exige uma coordenação adequada com os operadores aéreos e com os prestadores de

[31] http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-or/CRD%20a.%20-%20Explanatory%20Note%20Part-OR.pdf.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

serviços de navegação aérea que recorrem aos serviços do aeródromo. Desta forma, a Agência pretende rever os requisitos aplicáveis às organizações conforme referido acima através de uma nova tarefa de regulamentação.

ORO.AOC - Certificação de operador aéreo

182. Esta subparte é aplicável aos operadores comerciais. Descreve o processo de pedido de certificado de operador aéreo, as condições dos contratos de locação e dos acordos de código partilhado, o processo de pedido de aprovação para efeitos de ministração de formação a tripulações de cabina e de emissão de certificados de tripulação de cabina e os requisitos aplicáveis às operações não comerciais realizadas com aeronaves operadas ao abrigo de um AOC. Os últimos requisitos têm a ver com o controlo dos parâmetros de voo, pessoal, instalações e produção de manuais e documentação.

183. Esta subparte tem por base o OPS-EU relevante e os requisitos dos JAR-OPS 3 estabelecidos nas Subpartes B e C. A ORO.AOC contém um novo requisito sobre código partilhado, um aspecto não abrangido pelo OPS-EU. Este aspecto foi incluído de modo a reflectir o âmbito mais alargado do Regulamento de Base, em comparação com o OPS-EU. A proposta inicial no NPA 2009-2c foi alterada no seguimento das observações apresentadas pelas partes interessadas.

184. As principais questões suscitadas pelas partes interessadas respeitantes a esta subparte incidiram sobre a aplicabilidade e o âmbito do AOC (ORO.AOC.100), os requisitos relativos aos contratos de locação de aeronaves de países terceiros com e sem tripulação (ORO.AOC.110), o código partilhado (ORO.AOC.115) e a relação entre os diversos titulares de cargos e o sistema de nomeação para cargos (ORO.AOC.135).

185. Após a recepção das observações, foram realizadas alterações substanciais a algumas disposições. Algumas das alterações são de natureza editorial ou destinam-se a tornar as disposições mais claras.

186. A **ORO.AOC.025** «Alterações» foi eliminada pelo facto de o tema em questão já se encontrar adequadamente abrangido pela ORO.GEN. Foi introduzida uma lista preliminar de alterações sujeitas a aprovação prévia como GM na ORO.GEN, que será publicada com a decisão.

187. **ORO.AOC.110 (b)** «Locação»: a locação de aeronaves de operadores de países terceiros suscitou muitas preocupações. A Agência analisou cuidadosamente as observações recebidas. A locação é uma importante ferramenta empresarial para as companhias aéreas comerciais, pelo que as regras de segurança devem ser proporcionais. Contudo, também é evidente que a locação de aeronaves, sobretudo de aeronaves de operadores de países terceiros, deve ocorrer num ambiente controlado e que assegure um nível aceitável de segurança. Em reconhecimento deste facto, o legislador europeu contemplou a questão da locação no Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e no OPS-EU. Ambos os documentos legislativos foram tidos em conta na alteração do texto regulamentar do NPA. A Agência considera que o texto alterado apresentado no presente Parecer proporciona às companhias aéreas comerciais a flexibilidade de que necessitam, garantindo, ao mesmo tempo, o nível de segurança esperado pelo público e pelo legislador.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

188. A redacção da disposição relativa à locação sofreu uma grande alteração. As principais alterações dizem respeito à locação de aeronaves com tripulação de operadores de países terceiros. De acordo com as muitas observações recebidas, concluiu-se que os requisitos de locação destas aeronaves com tripulação, tal como apresentados no NPA/CRD, eram difíceis de cumprir. O OPS-EU permite que a locação com tripulação aplique normas de segurança «equivalentes» às estabelecidas no OPS-EU. De modo a ter em conta as observações recebidas e a promover a harmonização com o OPS-EU, foi introduzida a expressão «normas de segurança equivalentes». O operador da UE tem agora a possibilidade de demonstrar à autoridade competente que a aeronave locada com tripulação está sujeita a normas equivalentes às normas de segurança aplicadas na UE. Foram ainda manifestadas preocupações sobre a aplicabilidade do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão e da Parte-FCL do Anexo III. As observações relativas ao Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão serão abordadas no CRD ao NPA 2010-10. As observações relativas ao Anexo III da Parte-FCL serão abordadas numa nova tarefa de regulamentação (FCL.002).

189. De acordo com algumas das observações apresentadas, o ORO.AOC deverá reflectir a prática de locação de aeronaves sem tripulação registadas em países terceiros em caso de necessidades operacionais de duração limitada. Foram apresentadas observações semelhantes ao NPA 2010-10. Uma vez que a locação sem tripulação é essencialmente uma questão de aeronavegabilidade permanente, as condições de locação de aeronaves sem tripulação registadas em países terceiros serão avaliadas no decurso do CRD ao NPA 2010-20. Esta tarefa de regulamentação poderá exigir, no futuro, uma reavaliação das disposições constantes do ORO.AOC relativas aos processos de locação sem tripulação.

190. No que se refere ao contrato de locação sem tripulação, a referência ao Regulamento (CE) n.º 2042/2003 foi transferida para o ARO.OPS.110. Também o requisito relativo à eliminação da aeronave do AOC do locador foi transferido para o ARO.OPS.110, por ser responsabilidade da autoridade competente assegurar que a aeronave seja eliminada do AOC do operador dentro de um prazo adequado. O texto foi alterado para esclarecer que não é necessário juntar a um pedido de aprovação as disposições financeiras do acordo de locação.

191. Foi introduzido um novo parágrafo relativo aos contratos de locação com tripulação que exige que os operadores da UE notifiquem a autoridade competente antes de celebrarem um contrato de locação de uma aeronave com tripulação.

192. **ORO.AOC.115** «Acordos de código partilhado»: as discussões sobre locação também se aplicam ao código partilhado. Muitas das observações referiam que a Parte-TCO não deve ser aplicada aos acordos de código partilhado celebrados com operadores de países terceiros, uma vez que alguns destes parceiros nunca voam para a Europa. Em algumas das observações, chegou mesmo a ser questionado o fundamento jurídico da regulamentação do código partilhado, tendo sido proposta a delegação da supervisão destes parceiros no operador da UE. Além disso, foi contestada a conformidade com os requisitos essenciais (Anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008), uma vez que não é possível assegurar a conformidade plena dos operadores de países terceiros. De acordo com outras observações, a questão do código partilhado deveria ser abordada numa tarefa de

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

regulamentação separada. Em primeiro lugar, importa referir que a Agência considera que a questão do código partilhado recai no âmbito do artigo 4.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento (CE) n.º 216/2008. Após análise das observações recebidas, a disposição relativa ao código partilhado foi alterada. Na nova proposta de Parecer, foi eliminada uma referência à Parte-TCO. A supervisão dos parceiros de código partilhado é agora da responsabilidade do operador da UE que assegura a conformidade permanente com os requisitos essenciais. Para tal, o operador deve estabelecer um programa de auditoria referente ao código partilhado. Tal aplica-se também aos parceiros de código partilhado que não operam na UE. Ao material de orientação será associado um quadro de disposições a cumprir. O cumprimento de tais disposições permitirá assegurar a conformidade com os requisitos essenciais dispostos no Anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008. Estas disposições serão idênticas às disposições aplicadas aos operadores de países terceiros quando estes se candidatam a uma autorização em conformidade com a Parte-TCO. Por fim, a disposição foi alterada de modo a impedir que um operador da UE venda ou emita bilhetes para voos operados por um operador de um país terceiro quando este estiver sujeito a uma proibição de operação nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005[32] (lista dos operadores de risco da UE). Um operador de um país terceiro identificado na lista dos operadores de risco da UE poderá continuar a vender e a emitir bilhetes para voos operados pelo seu parceiro UE de código partilhado. A abordagem adoptada para o código partilhado encontra-se, em grande medida, harmonizada com as Orientações do Programa de Segurança de Código Partilhado (*Code-share Safety Program Guidelines*) do Departamento de Transportes e da Administração Federal da Aviação (FAA) dos EUA.

193. A **ORO.AOC.120** «Aprovações AOC para a ministração de formação especificada na Parte-CC e para a emissão de certificados de tripulação de cabina» transpõe os requisitos do OPS-EU que não se encontram totalmente abrangidos pelo NPA.

194. **ORO.AOC.125** «Operações não comerciais de aeronaves sujeitas a um AOC»: foram realizadas três alterações a esta disposição. Em primeiro lugar, a OR.OPS.GEN.105 foi transferida para a ORO.AOC.125. Em segundo lugar, por forma a tornar o assunto mais claro, o título foi alterado para «Operações não comerciais de aeronaves sujeitas a um AOC». Em terceiro lugar, a Agência propõe um novo texto que descreve os procedimentos a seguir por um operador titular de um AOC que também pretenda operar aeronaves não comerciais. O princípio mantém-se: os procedimentos relativos a operações não comerciais têm de ser especificados no manual de operações, no qual devem também ser identificadas as diferenças nos procedimentos operacionais (entre operações comerciais e não comerciais). O operador deve ainda garantir que todo o pessoal envolvido nas operações está plenamente familiarizado com os procedimentos associados em vigor. Além disso, este averbamento deve ser aprovado pela autoridade competente. Um operador comercial poderá, contudo, efectuar voos não comerciais sem necessidade de qualquer declaração. No seguimento das

[32] Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Directiva 2004/36/CE, *JO L 344, 27.12.2005, p. 15*.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

observações recebidas ao CRD, a disposição foi ligeiramente alterada por forma a melhorar a sua clareza.

195. **ORO.AOC.130 (a)** «Controlo dos parâmetros de voo»: a expressão «a não ser que sejam operados temporariamente e apenas para voos *ferry* ou voos de teste» foi introduzida no texto do CRD após recepção das observações ao NPA-2009-2c, em resposta às dificuldades de implementação dos programas FDM sentidas pelos operadores que prestam serviços de voo não remunerados. Contudo, uma análise interna permitiu concluir que esta expressão não cobre de forma adequada e precisa a intenção da alteração e que existe um risco de efeitos negativos involuntários e imprevistos sobre a segurança. Além disso, a ORO.AOC.130 encontra-se plenamente harmonizada com o OPS-EU 1.037 e com o Anexo 6, Parte I 3.3.6 da OACI. Decidiu-se, deste modo, eliminar a expressão «a não ser que sejam operados temporariamente e apenas para voos *ferry* ou voos de teste».

ORO.DEC –Declaração

196. Esta subparte estabelece os requisitos de apresentação de uma declaração. O conteúdo do formulário da declaração encontra-se definido no Apêndice I da Parte-ORO. É aplicável a operadores não comerciais de aeronaves a motor complexas (operadores NCC). Os requisitos implementam o artigo 8.º, n.º 5, alínea d), do Regulamento de Base. Esta subparte complementa o ARO.GEN.345.

197. Em conformidade com o Regulamento de Base e como proposto no NPA/CRD, todos os operadores NCC deverão apresentar uma declaração ao Estado do operador. Tal inclui as operações de aeronaves realizadas como operações não comerciais.

198. A declaração tem como objectivo:

- dar a conhecer ao operador as suas responsabilidades ao abrigo dos regulamentos de segurança aplicáveis e garantir que possui todas as aprovações necessárias;
- informar a autoridade competente sobre a existência de um operador; e
- fornecer à autoridade competente condições para o cumprimento das suas responsabilidades de supervisão.

199. O conteúdo da declaração foi revisto com base nas observações recebidas. Os termos foram harmonizados com os termos utilizados noutras subpartes e partes.

ORO.MLR – Manuais, cadernetas e registos

200. As IR propostas no ORO.MLR, que implementam os pontos 8.a.3 e 8.b do Anexo IV do Regulamento de Base, contêm disposições sobre o manual do operador, a lista de equipamento mínimo, o diário de bordo e a conservação de registos.

201. No que diz respeito às operações CAT realizadas com helicópteros e aviões, as IR propostas têm por base os requisitos existentes, ou seja, o OPS-EU, os JAR-OPS 3 e os JAR-MMEL/MEL, com as seguintes diferenças principais:

- Enquanto as disposições sobre a estrutura do manual de operações (partes A a D), retiradas dos apêndices do OPS-EU/JAR-OPS 3, são apresentadas como

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

IR, o índice do manual de operações será apresentado como AMC, de modo a proporcionar flexibilidade e a respeitar o princípio da proporcionalidade.

- O OPS-EU/JAR-OPS 3 não obriga à utilização da língua inglesa para a elaboração do manual de operações, mas as disposições do OPS-EU/JAR-OPS 3 transpostas tornam claro que o operador é responsável por assegurar que o pessoal percebe a língua utilizada no manual de operações. Várias partes interessadas referiram, nas suas observações, que a compreensão da língua utilizada no manual de operações por parte do pessoal é uma questão de segurança.
- As disposições sobre a lista de equipamento mínimo contêm uma referência adicional aos futuros dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão.

202. No que diz respeito às operações não comerciais realizadas com aeronaves a motor complexas, as IR propostas têm por base o Anexo 6 da OACI, Parte II, Sec. 2 e 3, e Parte III, Sec. 3, sem diferenças significativas.

203. No que diz respeito às operações não comerciais especializadas e realizadas com aeronaves a motor complexas e às operações comerciais especializadas, as IR propostas têm por base o Anexo 6 da OACI, Parte II, Sec. 2, e Parte III, Sec. 3, sem diferenças significativas.

ORO.SEC – Segurança

204. As IR propostas na OR.OPS.SEC estabelecem os requisitos relativos aos procedimentos e equipamentos destinados a evitar a ocorrência de falhas de segurança que afectem a cabina de pilotagem. No que respeita aos aviões, os requisitos aplicar-se-ão a todos os aviões com uma porta a proteger a cabina de pilotagem e a todos os aviões de transporte aéreo comercial com uma massa máxima à descolagem certificada superior a 45 500 kg e capacidade máxima operacional superior a 60 passageiros.

O requisito aplicar-se-á igualmente aos helicópteros cuja cabina de pilotagem esteja protegida por uma porta.

205. As regras propostas baseiam-se no OPS-EU, Subparte S, e no JAR-OPS 3, Subparte A, e reflectem o conteúdo e o objectivo das referidas subpartes. As regras propostas encontram-se harmonizadas com o Anexo 6, Parte I, da OACI.

206. A principal questão levantada pelas partes interessadas foi a eventualidade de surgirem conflitos entre as regras propostas pela Agência relativamente à segurança durante o voo e o Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002[33]. A este respeito, a Agência acordou com a Comissão que apenas manteria no seu Parecer as regras claramente referentes à segurança e não abrangidas pelo Regulamento (CE) n.º 300/2008 ou pela OACI,

[33] JO L 97 de 9.4.2008, p. 72.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

comprometendo-se a remeter as regras restantes para a Comissão para futuro desenvolvimento.

ORO.FC – Tripulação de voo

207. As IR propostas no ORO.FC dizem respeito aos requisitos em matéria de qualificação, formação e testes dos membros da tripulação de voo.

- A Secção 1 fixa os requisitos comuns aplicáveis às operações não comerciais com aeronaves a motor complexas e a quaisquer operações comerciais;
- A Secção 2 estabelece requisitos adicionais aplicáveis às operações de transporte aéreo comercial, à excepção das operações com planadores ou balões e às operações de transporte de passageiros realizadas de acordo com as regras de voo visual (VFR) durante o dia, com início e fim no mesmo aeródromo ou local de operação e com duração máxima de 30 minutos, ou numa área local especificada pela autoridade competente, com:
- aviões monomotor a hélice com uma massa máxima à descolagem igual ou inferior a 5 700 kg e com lotação máxima de seis pessoas, incluindo o piloto; ou
- helicópteros monomotor com lotação máxima de seis pessoas, incluindo o piloto.
- A Secção 3 especifica os requisitos adicionais aplicáveis às operações comerciais que não as operações de transporte aéreo comercial, as operações com planadores ou balões e as actividades de transporte aéreo comercial de voos de A para A referidas no ponto anterior.

208. As regras propostas têm por base o OPS-EU e os JAR-OPS 3 no que respeita às operações de transporte aéreo comercial, bem como os projectos de JAR-OPS 0, 2 e 4 no que respeita às operações comerciais que não envolvam o transporte aéreo comercial ou operações não comerciais realizadas com aeronaves a motor complexas. Os requisitos aplicáveis às operações não comerciais realizadas com aviões e helicópteros encontram-se harmonizados e em plena conformidade com o Anexo 6 da OACI, respectivamente, a Parte II e a Parte III, Secção III.

209. No que diz respeito às operações de transporte aéreo comercial, em comparação com o OPS-EU/JAR-OPS 3 e além das alterações gerais descritas no CRD 2009-02b, n.º 89 e segs.[34]. chama-se a atenção para as seguintes alterações:

- Os requisitos aplicáveis aos aviões e helicópteros encontram-se harmonizados na medida do possível, tendo em conta as diferenças entre as características operacionais de ambas as categorias de aeronaves.
- Apesar de a flexibilização do Apêndice 1 da 1.005(a) do OPS-EU e do Apêndice 3.005(f) dos JAR-OPS 3 ter sido plenamente transposta para as IR propostas, as partes interessadas solicitaram uma maior atenção à questão da proporcionalidade das regras. Consequentemente, certas operações de A para A descritas acima foram sujeitas ao mesmo conjunto de regras enquanto

[34] http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ops/CRD%20a.1%20-%20Explanatory%20Note%20-%20OPS%20Parts.pdf

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

operações comerciais diferentes do transporte aéreo comercial. Ao estabelecer-se a soleira, foi dada especial atenção ao nível de segurança esperado das operações de transporte aéreo comercial, bem como à legislação dos Estados-Membros actualmente em vigor. No que diz respeito aos helicópteros, o número de seis pessoas é encarado como um compromisso entre os helicópteros de pequena e de média dimensão e deve cobrir a maioria das actividades turísticas. O critério relativo ao motor é considerado mais adequado do que o limite de peso de 3 175 kg, uma vez que o último inclui certos helicópteros multimotor complexos. As principais diferenças nas IR propostas prendem-se com o teste anual de proficiência do operador e os requisitos relativos ao curso de comando, à gestão de recursos de pessoal de voo e à formação de conversão - as últimas têm um carácter menos prescritivo.

- Os requisitos relativos à experiência recente aplicáveis a todos os pilotos são transferidos para a Parte-FCL, nomeadamente para o parágrafo FCL.060, uma vez que são considerados uma restrição às prerrogativas concedidas pela licença.
- A aprovação de utilizador de FSTD foi aperfeiçoada de modo a incluir requisitos que obriguem o operador a estabelecer um sistema de gestão adequada das alterações aos FSTD passíveis de afectar os programas de formação do operador.
- No que diz respeito à rota/área e à competência do aeródromo, o termo «qualificação» não é transposto, uma vez que é utilizado apenas em relação às licenças de piloto. Os OPS-EU/JAR-OPS também não explicam nem determinam em que consiste tal qualificação, quem a emite ou se está ou não relacionada com a licença. Consequentemente, para evitar confusões terminológicas susceptíveis de gerar confusão ao nível regulamentar, concluiu-se que seria preferível eliminar o termo «qualificação», mantendo inalterada a substância dos requisitos.
- Em resposta às observações recebidas, a formação em CRM foi incluída em todas as formações de piloto único. Os motivos para tal prendem-se com o facto de a CRM não incidir apenas sobre a interacção entre dois pilotos da mesma tripulação, mas também entre o piloto e, por exemplo, o pessoal de terra. Além disso, ensina a gerir eficazmente as tarefas no cockpit, um aspecto importante para as operações de piloto único.
- Outros requisitos relativos às operações IFR ou nocturnas com um único piloto são introduzidos com base no NPA OPS 65 das JAA, em conformidade com o Anexo 6, Parte I, alteração 29, da OACI.

210. Em termos gerais, a coerência é assegurada com a Parte-FCL e o novo conceito de dados de adequação operacional. Este último já se encontrava parcialmente incorporado no OPS-EU através da referência à Comissão de Avaliação Operacional Conjunta (JOEB).

211. Foram identificadas as seguintes diferenças em relação ao Anexo 6 da OACI:

- Foram efectuadas alterações relativas ao âmbito, por forma a estabelecer regras proporcionais, sobretudo para as operações CAT de A para A. Além disso, foi considerado o Apêndice 1 da 1.005(a) do OPS-EU. Tal representa

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

uma não conformidade com o Anexo 6, Parte I 9.4.4.1, no que diz respeito ao número de testes anuais da proficiência do operador. O mesmo acontece relativamente ao Anexo 6, Parte III, Secção II 7.4.3.1., devido à transposição do Apêndice 3.005(f) dos JAR-OPS 3 relativo às operações diurnas em VFR com referências visuais terrestres realizadas com helicópteros a motor não complexos.

- As disposições relativas aos operadores de rádio e aos navegadores aéreos não foram incluídas no OPS-EU e, consequentemente, também não se encontram incluídas no texto proposto. Tal constitui uma não conformidade com o Anexo 6, Parte I, 9.1.2, no que respeita aos operadores de rádio. Nenhuma operação exige navegadores aéreos. Além disso, apesar de a Agência poder regular as funções destes membros da tripulação, os Estados-Membros continuam a ser responsáveis pela regulação das suas qualificações. Tal significa também que o Anexo 6, Parte I, 9.1.3, e Parte II, 3.9.1.2, relativos aos engenheiros de voo só são parcialmente implementados por estas regras, uma vez que o licenciamento continua a ser da competência dos Estados-Membros.
- No que diz respeito ao conhecimento da rota/área e dos aeródromos, a transposição de uma disposição do Apêndice 1 da 1.005(a) do OPS-EU conduziu à detecção de uma não conformidade das operações diurnas em VFR dos aviões com desempenho da classe B com o Anexo 6, Parte I, 9.4.3.5 e 9.4.3.6, no que diz respeito ao período de 12 meses.
- Relativamente às operações nocturnas e em IFR de piloto único, não existe uma referência explícita à norma do Anexo 6, Parte I, 9.4.5.3, sobre verificações iniciais da função do piloto único e num ambiente representativo da operação. O texto resultante é, contudo, idêntico ao do OPS-EU, não tendo, por isso, sofrido alterações, em conformidade com as orientações acordadas entre a Comissão e o Comité da EASA.

212. Os seguintes aspectos são apontados como tópicos de futura regulamentação:

- revisão e actualização das disposições relativas à gestão de recursos de pessoal de voo, tendo em conta a experiência adquirida ao longo dos últimos dois anos;
- programa alternativo de formação e qualificação para operações de transporte aéreo comercial com helicópteros.

213. As observações recebidas revelaram que a questão das operações de piloto único é controversa e pode necessitar de alguma revisão adicional. Contudo, não foram apresentadas muitas propostas detalhadas de melhoria. Posteriormente, a Agência poderá aditar uma tarefa de regulamentação extra relativamente a esta questão, caso sejam apresentadas propostas de regulamentação adicionais pelas partes interessadas.

ORO.CC – Tripulação de cabina

214. As IR propostas na ORO.CC estabelecem os requisitos de formação, testes e validade aplicáveis a todos os operadores que operam aeronaves com tripulação de cabina, de modo a assegurar a qualificação contínua dos tripulantes de cabina.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

- A Secção 1 especifica os requisitos comuns aplicáveis às operações de transporte aéreo comercial (CAT), bem como às operações não comerciais realizadas com aeronaves a motor complexas.
- A Secção 2 especifica os requisitos adicionais exclusivamente aplicáveis às operações CAT.

215. As regras propostas têm por base os requisitos existentes, nomeadamente a Subparte O do OPS-EU e os JAR-OPS 3. O TGL 44[35], publicado pelas JAA e que contém a Secção 2 dos JAR-OPS 1 (AMC e material interpretativo e explanatório (*Interpretative Explanatory Material* - IEM)), também foi tido em conta.

216. Os requisitos encontram-se em conformidade com o Anexo 6 da OACI, Capítulo 12 da Parte I no que respeita aos aviões, e Capítulo 10 da Parte III no que respeita aos helicópteros. As regras propostas, tal como acontece com os requisitos do OPS-EU e dos JAR-OPS 3, são mais detalhadas do que as estabelecidas pelas normas OACI correspondentes. Contudo, as recomendações detalhadas da OACI constantes do Doc 7192-AN/857 da OACI *Training manual Part E-1 for Cabin Attendants' safety training* (Manual de Formação, Parte E-1 relativa à formação dos assistentes de bordo em matéria de segurança - 2.ª edição – 1996) também foram consideradas.

217. Tendo em conta que os requisitos do OPS-EU eram, na maioria dos casos, de cumprimento voluntário nas operações não comerciais realizadas com aeronaves a motor complexas, as principais diferenças de ambos os tipos de operação em relação à Subparte O do OPS-EU e aos JAR-OPS 3 são as seguintes:

- Âmbito (ORO.CC.005): As regras propostas ao abrigo da Secção 1 «Requisitos comuns» aplicar-se-ão às operações não comerciais realizadas com aeronaves a motor complexas e às operações de transporte aéreo comercial.
- Determinação do número mínimo de tripulantes de cabina (ORO.CC.100): O requisito OPS-EU (OPS 1.990(b)(2)) foi clarificado de modo a assegurar que as regras de aeronavegabilidade e as especificações de certificação associadas relevantes para a tripulação de cabina são uniformemente compreendidas e consideradas pelos operadores. Em especial, o número mínimo de membros da tripulação de cabina deverá ter em conta os requisitos de certificação relacionados com o exercício de evacuação, a vista directa para o compartimento dos passageiros e os lugares reservados aos tripulantes de cabina. Nos últimos tempos, a experiência tem revelado que existem diferentes percepções dos processos de certificação exigidos para a aprovação de certas capacidades máximas de passageiros em aeronaves individuais, e/ou da sua influência na determinação do número mínimo de tripulantes de cabina necessários às operações. A este respeito, temos o exemplo de um relatório de investigação de um acidente, que revelou que o número mínimo de tripulantes de cabina especificado no manual de operações do operador em causa era inferior ao número indicado no exercício de evacuação aplicável a essa mesma aeronave.

35 JAA Administrative & Guidance Material - Section Four: Operations, Part Three: Temporary Guidance Leaflet (JAR-OPS) (Documento de Orientação e Administração da JAA, Secção Quatro: Operações, Parte Três: Folheto de Orientação Temporária (JAR-OPS) - FOLHETO N.º 44: JAR-OPS 1, AMT 13, SECÇÃO 2 ACTUALIZADA PARA INCORPORAR A SECÇÃO 2, TEXTOS PROPOSTOS DOS NPA SUSPENSOS DAS JAA.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

- Testes associados à formação do chefe de cabina (ORO.CC.115(d) e ORO.CC.260(a)(2)): A ausência de testes no OPS-EU para este tipo específico de formação foi considerada inconsistente. Esta omissão foi agora corrigida, tal como recomendado pelas observações recebidas durante o processo de consulta.
- Formação específica sobre o tipo de aeronave e formação de conversão do operador (ORO.CC.125): No OPS-EU, todos estes elementos de formação faziam parte de um só programa de formação de conversão. Os elementos de formação comuns a todas as aeronaves de um mesmo tipo foram claramente diferenciados dos elementos de formação específicos de um operador, em consonância com os trabalhos em curso no processo para a obtenção de dados de adequação operacional (OSD). Este facto poderá também facilitar a atribuição de créditos de formação no futuro.
- Formação em diferenças (ORO.CC.130): Em resposta às observações com pedidos de maior clareza, esta formação é agora abrangida por um requisito separado do requisito aplicável à formação para um tipo específico de aeronave e à formação de conversão do operador. Também se facilita assim a ligação com os elementos relevantes de OSD referidos acima.
- Períodos de validade da formação e testes (ORO.CC.140(e) e 145(c)): A falta de clareza no OPS-EU relativamente a estes aspectos foi revelada pelas diversas interpretações apresentadas pelas partes interessadas nas observações ao CRD, tendo sido devidamente abordada tendo em conta as disposições estabelecidas no TGL 44 (Secção 2 dos JAR-OPS 1).
- Certificados de tripulação de cabina (CCA) (ORO.CC.210): Os membros da tripulação de cabina envolvidos em operações CAT são obrigados pelo Regulamento de Base a possuir um CCA. As IR adicionais são parte de um anexo específico (Parte-CC) do Regulamento da Comissão relativo à tripulação aérea. Os CCA devem ser preservados, podendo também ser limitados, suspensos ou revogados em caso de não conformidade dos respectivos titulares, contrariamente ao que acontecia com os certificados de formação em matéria de segurança exigidos pelo OPS-EU, que não impunham condições de validade e utilização aos seus titulares. Em comparação com a proposta inicial no NPA, o requisito aplicável à formação de tipo de aeronave deixou de ser uma condição para a emissão do CCA, dando assim provimento aos muitos pedidos apresentados nesse sentido. Contudo, a validade das qualificações de tipo de aeronave continua a ser uma condição para a utilização dos CCA pelos seus titulares.
- Lista das qualificações de tipo de aeronave para titulares de CCA (ORO.CC.215(b)(2)): O Regulamento de Base exige que os CCA permaneçam válidos. Tal como acontece com qualquer pessoal de aviação civil sujeito ao cumprimento de regras, os titulares de CCA deverão poder demonstrar, em qualquer momento, a sua conformidade no interesse da segurança e no intuito de proporcionar uma base de harmonização aos procedimentos de implementação, supervisão e normalização. Este aspecto adquire especial importância na actual situação que caracteriza o sector da aviação, onde a maioria dos tripulantes de cabina acaba por trabalhar para diferentes operadores ao longo da sua vida profissional e o número de trabalhadores

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

independentes e temporários que constituem as tripulações não cessa de aumentar, tal como o número de tripulantes de cabina que trabalham simultaneamente para mais do que um operador. Além disso, uma vez que o CCA só é emitido depois de concluído o curso de formação inicial, a continuidade da conformidade dos titulares com todas as regras de segurança aplicáveis só pode ser demonstrada se o certificado for complementado por uma lista de qualificações de tipo de aeronave, que os operadores deverão disponibilizar a todos os titulares de certificados que empreguem. Esta opção foi considerada mais prática do que o pedido de re-emissão e/ou revalidação do CCA.

- Operação em mais do que um tipo ou variante de aeronave (ORO.CC.250): A limitação a 3 tipos, ou 4 tipos se aprovado pela autoridade competente, segue os princípios estabelecidos no OPS-EU. As diferenças a apontar prendem-se com a determinação dos tipos e variantes, concebida para se harmonizar com os trabalhos em curso sobre o processo para a obtenção de dados de adequação operacional (OSD), conforme pertinentes para a tripulação de cabina.

218. A conformidade com a Parte-CC, bem como com a ORO.FC e a ORO.TC, também foi assegurada onde relevante.

219. O processo de consulta revelou claramente que Estados-Membros e partes interessadas têm uma posição consensual quanto à necessidade de desenvolver critérios ou normas comuns ao nível da UE no que respeita à certificação de organizações de formação para tripulações de cabina, qualificação de instrutores e examinadores e dispositivos de formação. Assim sendo, sujeito a um entendimento comum e a acordo sobre a base jurídica por parte do legislador, a Agência propõe que estas questões sejam abordadas em futuras tarefas de regulamentação.

ORO.TC - Tripulação técnica envolvida em operações HEMS, HHO ou NVIS

220. As IR propostas na ORO.TC contêm requisitos comuns em matéria de formação e testes aplicáveis a operações de aeronaves com tripulação técnica no âmbito de operações com helicópteros de transporte aéreo comercial envolvidos em serviços de emergência médica (HEMS), em operações com guincho (HHO) ou em operações com recurso a um sistema de visão nocturna (NVIS). Outros requisitos específicos relativos à formação dos membros da tripulação técnica adequados à operação em causa encontram-se incluídos na SPA.HEMS, na SPA.HHO e na SPA.NVIS.

221. Esta subparte não abrange os membros da tripulação técnica ou peritos em operações especializadas (trabalho aéreo). Os requisitos de formação relacionados com o trabalho aéreo específico serão incluídos na Parte-SPO e AMC e GM conexos. Em fase posterior, a Agência poderá decidir rever os requisitos constantes da ORO.TC por forma a incluir os membros da tripulação técnica envolvidos em determinados trabalhos aéreos.

222. As regras propostas têm por base os JAR-OPS 3, Subparte O. Além das alterações gerais descritas no CRD 2009-02b, n.º 89 e segs., chama-se a atenção para as seguintes alterações:

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

- O âmbito e a aplicabilidade das disposições estão mais bem definidos e foi proposta uma definição para os membros da tripulação técnica envolvidos em CAT no âmbito de operações HEMS, HHO e NVIS.
- Tendo em conta que os requisitos essenciais aplicáveis às operações aéreas não mencionam a aptidão médica dos membros da tripulação técnica, as disposições relevantes dos JAR-OPS 3 sobre exames ou avaliações médicas iniciais encontram-se apenas reunidas no GM.
- As disposições sobre os tipos de helicópteros e as limitações do número máximo de tipos foram, em princípio, transpostas dos JAR-OPS 3. Contudo, foram feitas algumas alterações uma vez que, em termos gerais, não são estabelecidos tipos para os membros da tripulação técnica. Alguns operadores recorrem aos tipos estabelecidos para a tripulação de voo. Tendo em conta o âmbito das operações HEMS, HHO e NVIS, deverão ser consideradas as diferenças em termos de equipamentos e procedimentos utilizados. A limitação contida nos JAR-OPS 3 é, por conseguinte, transposta para AMC ao exigir-se que o operador especifique o número máximo de tipos no seu manual de operações, tendo em conta o ambiente específico em que a tripulação técnica opera.

223. A conformidade com a ORO.FC e a ORO.CC é assegurada.

IV. Resumo das diferenças

Diferenças em relação ao OPS-EU / JAR-OPS 3

224. O quadro seguinte fornece um resumo das diferenças existentes entre a Parte-ORO e o OPS-EU / JAR-OPS 3, associando ainda uma justificação a cada diferença.

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	**Referência EASA-UE**	**Descrição da diferença**	**Justificação**
OPS-EU 1.1.75(c)(1) e JAR-OPS 3.175(c)(1)	ORO.GEN.105 e ORO.GEN.115	Eliminação da disposição que proíbe um requerente de um AOC de ser titular de um AOC emitido por outra autoridade competente, a menos que especificamente aprovado pelas autoridades envolvidas.	Esta disposição é redundante, uma vez que um AOC emitido em conformidade com a Parte-ORO é válido em todos os Estados-Membros.
1./3.035 Sistema de qualidade	ORO.GEN.200	Inexistência de referência ao sistema de qualidade, substituído por um sistema de gestão que engloba a gestão da segurança e o controlo do cumprimento.	Conformidade com as práticas recomendadas da OACI relativamente aos SMS.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	**Referência EASA-UE**	**Descrição da diferença**	**Justificação**
1./3.037 Itens do programa de prevenção de acidentes e segurança aérea	ORO.GEN.200	Programa de prevenção de acidentes e segurança aérea substituído pelos SMS da OACI, em conformidade com a ORO.GEN.200.	Conformidade com as práticas recomendadas da OACI relativamente aos SMS.
OPS-EU 1.165 (c)(1)(ii) Locação	ORO.AOC.110(a)	Não existe qualquer requisito que exija a imposição de condições no contrato de locação que sejam parte da aprovação. Eliminação da disposição que exige a notificação à autoridade competente e respectiva aprovação de quaisquer diferenças em relação aos requisitos estabelecidos nas Subpartes K, L e/ou OPS 1.005(b).	Considera-se desnecessário impor condições para a locação sem tripulação de aeronaves registadas em países terceiros ou locação sem tripulação a outro operador da UE, na medida em que o processo é considerado uma variação ao AOC e que uma aeronave abrangida por um AOC se encontra sujeita às disposições da Parte-CAT e deve dispor de um certificado de aeronavegabilidade emitido em conformidade com a Parte 21.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	**Referência EASA-UE**	**Descrição da diferença**	**Justificação**
OPS-EU 1.165 (c)(3)(A) Locação	ORO.AOC.110(d)	Eliminação da disposição que refere que a autoridade competente isenta o operador do cumprimento da disposição relevante do OPS Parte 1.	No caso do contrato de locação sem tripulação, a aeronave é eliminada do AOC do locador para passar a estar sujeita ao controlo operacional do locatário. As futuras regras da UE relativas às operações aéreas aplicar-se-ão apenas aos operadores da UE. Não é, portanto, necessário isentar o operador da UE do cumprimento dos requisitos OPS relevantes, caso a aeronave seja utilizada por um operador de um país terceiro.
1./3175 (i)(2)	ORO.AOC.135(a)	Eliminação da referência a «sistema de manutenção».	Abrangido pelo Regulamento (CE) n.º 2042/2003.
OPS-EU 1.185(e) e JAR-OPS 3.185(d)	N/A	Não existe qualquer requisito que obrigue a que o pedido de renovação de um AOC seja apresentado com, pelo menos, 30 dias de antecedência, ou com a antecedência acordada, em relação ao final do respectivo prazo de validade.	O AOC é emitido por tempo indeterminado.
JAR-OPS 3.175(c)(3)	N/A	O requerente de um AOC não é obrigado a registar os helicópteros a operar ao abrigo do AOC no Estado responsável pela emissão do mesmo.	Abrangido pelo Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	**Referência EASA-UE**	**Descrição da diferença**	**Justificação**
1./3.155 (a)(1)	ORO.MLR.115(e)	Aditamento de «dentro das escalas temporais indicadas na alínea c) (...) mesmo que o operador deixe de ser o empregador do tripulante em causa».	Clarificação, em resposta às observações recebidas.
1./3.155 (a)(2)	ORO.MLR.115(f)	Âmbito alargado a todos os registos, não apenas aos períodos de serviço de voo e de trabalho e aos períodos de repouso. Aditamento de «dentro das escalas temporais indicadas».	Aditamento clarificação, em resposta às observações recebidas.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	**Referência EASA-UE**	**Descrição da diferença**	**Justificação**
1./3.1040(c)	N/A	O seguinte texto do OPS-EU/JAR-OPS 3 não foi transferido: «A menos que as leis nacionais determinem de outra forma, ou que a Autoridade aprove algo diferente, o operador tem de preparar o Manual de Operações em língua inglesa. Além disso, o operador pode traduzir e usar esse manual, ou partes dele, para outra língua.»	Apesar de o OPS-EU/JAR-OPS 3 estipular que o manual de operações tem de ser elaborado em língua inglesa, também permite a tradução do mesmo para outra língua. Contudo, tendo em conta que a UE aplica o princípio da igualdade a todas as suas línguas oficiais, o número conexo do OPS-EU/JAR-OPS 3 não foi transposto. Além disso, é possível que um manual de operações redigido em inglês para uma tripulação com uma língua materna diferente pudesse suscitar alguns riscos de segurança. Esta questão é abordada na norma reproduzida a partir do OPS-EU/JAR-OPS 3, que exige que o pessoal domine a língua em que estão redigidas as partes do manual de operações que incidem sobre as suas funções e obrigações.
1./3.1040(i)	ORO.MLR.100(g)	Alterado para que se aplique apenas às alterações sujeitas à obrigação de notificação, com vista a excluir, por exemplo, as alterações editoriais.	Para clarificação e conformidade com a nova abordagem às aprovações prévias.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	**Referência EASA-UE**	**Descrição da diferença**	**Justificação**
1./3.1055	ORO.MLR.110	Alterado para permitir que o diário de bordo seja registado noutra forma que não em papel impresso. O conteúdo do diário de bordo será apresentado como meio de conformidade aceitável.	Proporcionar flexibilidade e apoiar os progressos tecnológicos. Papel impresso não especificado nas SARP da OACI.
Apêndice 1 ao OPS 1./3.1065	ORO.MLR.115(b) e (c)	Fusão dos quadros relativos aos períodos de conservação de documentos. Supressão da caderneta técnica do avião. Aditamento do certificado CC. Registos relativos à quantidade de radiação cósmica e solar não transpostos.	Os quadros foram fundidos para maior clareza e simplificação. A caderneta técnica do avião foi suprimida, uma vez que se encontra coberta pelas regras de aeronavegabilidade. O certificado CC foi aditado para reflectir as novas regras CC. Os registos sobre a quantidade de radiação cósmica e solar não foram transpostos, uma vez que o tema não faz parte do âmbito da segurança da aviação.
Apêndice 1 ao OPS-EU 1.005(a) ponto (31) Apêndice 1 aos JAR-OPS 3.005(f) ponto (18)	N/A	O texto não foi transposto.	Inexistência de requisitos aplicáveis a um curso de comando abreviado. Deve ser utilizado o Regulamento de Base, artigo 14.º

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	**Referência EASA-UE**	**Descrição da diferença**	**Justificação**
1/3.105 (d)	ORO.FC.145(d)+(e)	Clarificação da aprovação de utilizador de FSTD. Aditamento de uma nova alínea para assegurar a continuidade da conformidade e a gestão adequada das alterações a um FSTD susceptíveis de afectar os programas de formação do operador.	Problemas de implementação do OPS-EU / JAR-OPS 3 Garantia de equidade. Conformidade com a ORA.FSTD e a ORA.ATO
N/A	ORO.FC.145(b)	Aditamento de um novo número especificando que os cursos de formação têm de ter em conta os elementos obrigatórios de OSD.	Ter em conta os OSD.
1/3.943(a)	N/A	O texto não foi transposto.	Antiga disposição de transição.
OPS-EU 1.955(a)(2)	ORO.FC.105(b)(3)	O texto encontra-se conforme com os JAR-OPS 3.955(a)	A redacção do OPS-EU indica que, para ser designado comandante ao colocar-se ao serviço de um novo operador, o piloto deve concluir um outro curso de comandante, mesmo que já fosse titular dessa mesma qualificação junto do operador anterior. Esta questão é abordada com mais lógica nos JAR-OPS.
EU-OPS 1.978(b)+(e)	N/A	Não é transposta a referência aos requisitos relativos à experiência recente.	O ATPQ não pode alargar os requisitos FCL. O alargamento do requisito de experiência recente já está contemplado na FCL.060.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	**Referência EASA-UE**	**Descrição da diferença**	**Justificação**
OPS-EU 1.978(f)	N/A	Não é transposto o requisito sobre a responsabilidade dos titulares de cargos nomeados.	O requisito é redundante, tendo em conta os requisitos gerais e relativos aos AOC aplicáveis às organizações.
Apêndice 1 ao OPS-EU 1.978(c)(1)	N/A	Não é transposta a frase do ponto (c)(1) que permite estabelecer um método equivalente que não uma medida de segurança formal.	Não era possível determinar que alternativa estaria em causa. Uma frase semelhante foi incluída na ACJ do Apêndice 1 aos JAR-OPS 1.978(c)(1)(i), ponto 4. O Apêndice ao OPS-EU é agora um AMC e a redacção da ACJ conexa parece indicar que seria adequado utilizar o processo relativo aos meios alternativos de conformidade para tornar a alternativa acessível a todos.
Apêndice 2 ao OPS 1.940(a)(2)	ORO.FC.202(a)(7)	Inclusão de CRM com piloto único.	A CRM com piloto único tem vários factores distintos que não se aplicam às operações de tripulação múltipla.
Apêndice 2 ao OPS 1.940(a)(5)	ORO.FC.202(c)	Número mínimo de horas para operar aeronaves de piloto único à noite.	NPA OPS 65 e Alt 29 da OACI ao Anexo 6 I integrado pela JAAC, EASA e ASC no conjunto de NPA de JAA a inserir nas IR iniciais.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	**Referência EASA-UE**	**Descrição da diferença**	**Justificação**
N/A	ORO.FC.100(e)(2)	Aditamento de especificação relativa às FTL aplicáveis aos tripulantes independentes.	Por exigência do Comité da Segurança Aérea, por forma a clarificar as responsabilidades em termos de conformidade com os requisitos FTL nos casos em que os pilotos trabalham para mais do que um operador.
JAR-OPS 3.988	ORO.TC e definições do Anexo I	Introdução da definição de membro da tripulação técnica e melhor definição do âmbito da ORO.TC.	Os JAR-OPS 3, Subparte O, aplicam-se aos membros da tripulação que não são tripulantes de voo. Estes outros tripulantes foram identificados como tripulantes envolvidos em CAT no âmbito de operações HEMS, HHO e NVIS. Os JAR-OPS 3 já exigem a conformidade da tripulação de cabina com a Subparte O dos JAR-OPS 1/OPS-EU
JAR.OPS 3.995(a)(2)	GM do ORO.TC	Os JAR-OPS 3 exigem um exame ou avaliação médica inicial. O Regulamento de Base estabelece, no requisito essencial 7.b, a base legal dos requisitos médicos aplicáveis à tripulação de cabina. Não existe qualquer requisito equivalente que se aplique à tripulação técnica. Como tal, os requisitos foram transpostos em conformidade com o OPS.001 ToR, unicamente como GM.	Diferença ao nível da base legal.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	**Referência EASA-UE**	**Descrição da diferença**	**Justificação**
JAR-OPS 3.1030(a)	N/A	O texto sobre o número máximo de tipos não é transposto.	Não existem tipos estabelecidos para os membros da tripulação técnica.
N/A	ORO.TC.105 (b)(2)	Aditamento de especificação relativa às FTL aplicáveis aos tripulantes independentes.	Em conformidade com as alterações efectuadas para as tripulações de voo e de cabina.
OPS-EU Subparte O OPS 1.988	Regulamento, Parte-CC e Anexo I ao Regulamento relativo às operações aéreas	Definição de tripulação de cabina	Para proporcionar clareza e segurança jurídica, considerando as alterações ocorridas desde que a definição foi estabelecida para publicação dos JAR-OPS 1 em 1993.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	**Referência EASA-UE**	**Descrição da diferença**	**Justificação**
OPS 1.990(b)(2)	ORO.CC.100 (b)(1)	Texto sobre o método de determinação do número mínimo de tripulantes de cabina.	Falta de clareza do requisito OPS-EU, conduzindo a diferenças de interpretação e implementação passíveis de ter impacto na segurança (sobretudo ao nível das saídas de emergência ao nível do chão utilizadas em caso de emergência e evacuação). Assegurar que a determinação do número mínimo de tripulantes de cabina tem devidamente em conta as especificações de certificação relevantes para as operações da tripulação de cabina aplicáveis às configurações únicas da cabina da aeronave dos operadores (re. TC, STC ou alteração à TC) Garantia de equidade.
OPS 1.990(c)	N/A	Exigência, por parte da autoridade competente, de tripulantes de cabina adicionais em circunstâncias excepcionais.	Não foi transposta para a Parte-ORO, uma vez que já se encontra coberta pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008, artigo 14.º, n.º 1.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	**Referência EASA-UE**	**Descrição da diferença**	**Justificação**
OPS 1.995(b)	ORO.CC.110 (a)(2)	Requisitos ou condições mínimas de designação e operação dos tripulantes de cabina envolvidos em CAT, no que se refere à aptidão médica.	Diferença ao nível da base legal. Os requisitos detalhados na Parte-MED especificam intervalos de avaliações médicas e requisitos médicos para avaliar a aptidão.
OPS 1.995(c)	ORO.CC.210(a)	Requisitos ou condições mínimas de designação e operação dos tripulantes de cabina envolvidos em CAT, no que se refere aos certificados de tripulação de cabina.	Diferença ao nível da base legal. Os requisitos detalhados na Parte-CC e na Parte-ORO especificam que os certificados devem permanecer válidos.
OPS 1.1000(c)	ORO.CC.260 (a)(2)	Novo requisito sobre testes no âmbito da formação do chefe de cabina.	Diferença resultante do processo de consulta. Exigência de testes por forma a garantir que a formação do chefe de cabina, bem como outras formações, é concluída com aproveitamento e que é obtido o nível exigido de competências.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	**Referência EASA-UE**	**Descrição da diferença**	**Justificação**
OPS 1.1005(a) e (b)	Parte-CC (CC.CCA.100) Parte-ARA Subparte CC	Novo âmbito e condições de certificação.	Diferença ao nível da base legal. A decisão de aprovação de operadores e/ou organizações de formação continua a pertencer aos Estados-Membros, tal como acontece no OPS-EU. Em contraste com o certificado de formação em matéria de segurança exigido no OPS-EU, o certificado de tripulação de cabina deverá permanecer válido para atestar, juntamente com a lista de qualificações por tipo de aeronaves, que o titular possui as qualificações necessárias para a operação em causa.
OPS 1.1005(b), (d) e (e)	ORO.AOC.120	As aprovações de um operador para ministrar formação à tripulação de cabina e/ou para emitir certificados serão indicadas nas especificações operacionais do AOC.	Diferença ao nível da base legal. Para assegurar alguma harmonização entre os processos, foram aditadas algumas disposições básicas comuns ao ORO.AOC para os operadores (e na Parte-ARA, Subparte CC para as organizações de formação).

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	**Referência EASA-UE**	**Descrição da diferença**	**Justificação**
OPS 1.1010	ORO.CC.125 ORO.CC.130	A formação de conversão e a formação em diferenças são regulamentadas de forma separada.	Diferença resultante do processo de consulta. Nova regra e redacção que diferenciam claramente a formação em diferenças da formação de tipo de aeronave e da formação de conversão do operador.
N/A	ORO.CC.125(b) ORO.CC.130(c) ORO.CC.250(b)	Referências ao OSD	Para ter em conta os OSD, foi aditado um novo número especificando que os cursos de formação têm de ter em conta os elementos OSD obrigatórios. A redacção da ORO.CC.205(b) sobre a determinação das variantes como novos tipos inclui algumas alterações que asseguram a coerência com as disposições que resultarão dos OSD.
N/A	ORO.CC.110 (b)(2)	Aditamento de especificação relativa às FTL aplicáveis aos tripulantes independentes.	Por exigência do Comité da Segurança Aérea, por forma a clarificar as responsabilidades em termos de conformidade com os requisitos FTL nos casos em que os tripulantes de cabina trabalham para mais do que um operador.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	**Referência EASA-UE**	**Descrição da diferença**	**Justificação**
OPS 1.1015(c)	ORO.CC.140 (e)(3)	Aditamento do período de validade aplicável aos elementos de formação trienais da formação contínua.	Diferença resultante do processo de consulta. Para lidar com a falta de clareza do OPS-EU no que diz respeito ao período de validade exacto dos elementos de formação que devem ser abordados com periodicidade não superior a 3 anos.
OPS 1.1020	ORO.CC.145(c)	Aditamento de um período de validade.	Para lidar com a falta de clareza do OPS-EU no que diz respeito a esta questão. Uma vez que um AMC/GM não pode contrariar uma regra, são aditadas as disposições inicialmente previstas na Secção 2 dos JAR-OPS 1 (IEM OPS 1.1020(a)) sobre o período de validade aplicável e sobre a flexibilidade proporcionada aos operadores para substituir, em determinadas circunstâncias, a formação de reciclagem pela formação contínua.
Apêndice 1 ao OPS 1.1005(h)(1)(i)	N/A	Não é transposto o texto sobre o curso de introdução à CRM destinado a tripulantes de cabina já em funções por altura da próxima formação contínua.	Disposição de transição obsoleta, sem relevância actual.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	**Referência EASA-UE**	**Descrição da diferença**	**Justificação**
Apêndice 1 ao OPS 1.1010(j)	N/A	Não é transposto o texto relativo à formação inicial sobre prevenção de doenças infecciosas.	Disposição de transição obsoleta, sem relevância actual.
Apêndice 1 ao OPS 1.1015 + Apêndice 1 ao OPS 1.1020	ORO.CC.140 (c)(2)(ii) ORO.CC.145 (b)(3)	Inclusão da formação sobre a porta de segurança da cabina de pilotagem como elemento trienal da formação contínua e na formação de reciclagem.	Diferença resultante do processo de consulta, tendo em conta a importância da tripulação de cabina em caso de falha de segurança.
JAR-OPS 3 Subparte O Apêndice 1 ao JAR-OPS 3.988(c)	Parte-ORO Subparte CC	Os casos de flexibilização dos elementos de formação, não abrangidos pelos JAR-OPS 3, destinados à tripulação de cabina de helicóptero não se encontram especificamente listados.	A Parte-ORO utiliza o termo «aeronaves», o que significa que todas as regras são aplicáveis às operações realizadas por aviões e helicópteros e que a lista de flexibilizações deixa de ser necessária, uma vez que as regras propostas especificam que a formação só se aplica quando necessário, quando existe equipamento transportado a bordo e/ou consoante a relevância para a aeronave operada.

Diferenças em relação ao Anexo 6 da OACI, Parte-ORO

225. O seguinte quadro apresenta um resumo das normas do Anexo 6 da OACI na Parte I e na Parte III, Secção 1 e Secção 2, no âmbito do presente Parecer[36] que se considera não terem sido transpostas ou terem sido transpostas de forma não conforme com as correspondentes normas do Anexo 6 da OACI. Algumas das questões referidas não recaem no âmbito do Regulamento de Base e poderão necessitar de ser abordadas pelos Estados-Membros.

[36] Em particular, as normas da OACI sobre manutenção e o controlo de manutenção do operador não são aqui consideradas.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência Anexo 6 Parte I/III	Referência EASA-UE	Descrição da diferença
Parte I, 9.4.5.3	ORO.FC.202	Não existe uma referência explícita às verificações iniciais da função do piloto único e num ambiente representativo da operação.
Parte I 9.4.4.1 Parte III Secção II 7.4.3.1	ORO.FC.130/230/330	Será suficiente um só teste de proficiência do operador para as operações diurnas em VFR executadas com aviões com desempenho de classe B durante períodos não superiores a 8 meses consecutivos. Os testes de proficiência poderão ser realizados em apenas um dos tipos relevantes para os tripulantes de voo que operem de dia com helicópteros a motor não complexos e em rotas navegadas com referências visuais terrestres, desde que esteja a ser utilizado o tipo menos recente. Teste de proficiência anual para operações diurnas de transporte aéreo comercial de passageiros realizadas de acordo com as regras de voo visual (VFR), com início e fim no mesmo aeródromo/local de operação e com duração máxima de 30 minutos, ou numa área local especificada pela autoridade competente, com aviões monomotor a hélice com uma massa máxima à descolagem igual ou inferior a 5 700 kg e com lotação máxima de seis pessoas, incluindo o piloto, ou com helicópteros monomotor com lotação máxima de seis pessoas, incluindo o piloto.
Parte I, 9.1.2	N/A	O licenciamento dos operadores de rádio está fora do âmbito do Regulamento de Base, permanecendo sob a responsabilidade dos Estados-Membros.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência Anexo 6 Parte I/III	Referência EASA-UE	Descrição da diferença
Parte I, 9.1.3	ORO.FC.110	O licenciamento dos técnicos de voo está fora do âmbito do Regulamento de Base, permanecendo sob a responsabilidade dos Estados-Membros.
Parte I, 9.1.4	N/A	Não são necessários navegadores aéreos. O licenciamento dos navegadores aéreos está fora do âmbito do Regulamento de Base, permanecendo sob a responsabilidade dos Estados-Membros.
Parte I, 9.4.3.5 e 9.4.3.6	ORO.FC.105(c)	Em vez dos 12 meses, é instituído um período de 36 meses para os aeródromos, quando se tratar de tripulação de voo envolvida em operações diurnas em VFR com aviões com desempenho de classe B.
Parte I, 10.3 (b) – (f) Parte III, 8.3 (b) – (f)	N/A	Não são especificados quaisquer conhecimentos, formação, experiência ou períodos de validade para os oficiais de operações aéreas/despachantes de voos.

V. Lista de tarefas de regulamentação propostas

226. O quadro seguinte apresenta um resumo das tarefas de regulamentação propostas para a Parte-ORO. No que diz respeito à Subparte GEN, estas derivam essencialmente da necessidade de rever as disposições ARO e ORO pertinentes em matéria de gestão da segurança e avaliação de riscos após a publicação do novo Anexo 19 da OACI relativo às normas e práticas recomendadas no domínio da gestão da segurança e em linha com a implementação do EASP.

Parte, referências da regra	**Âmbito**	**Referência ao RMP**
ORO.GEN.120	Dotar o GM de uma metodologia que permita comprovar o cumprimento do objectivo de segurança da regra de execução aquando da apresentação do requerimento de homologação dos meios alternativos de conformidade.	MDM.094 a + b

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Parte, referências da regra	Âmbito	Referência ao RMP
ORO.GEN Secção 2	Rever os requisitos atendendo aos mais recentes desenvolvimentos na OACI (publicação do novo Anexo 19) e, em particular, abordar a gestão dos riscos de segurança decorrentes das interacções com outras organizações, de modo a que sejam alvo de uma melhor abordagem por parte das organizações com as quais a organização em causa interage.	MDM.094 a+b
ORO.AOC.125	Abordar as operações não comerciais de aeronaves sujeitas a um AOC.	OPS.075
ORO.FC	Rever e actualizar as disposições relativas à gestão de recursos de pessoal de voo, tendo em conta a experiência adquirida ao longo dos últimos dois anos.	OPS.094
ORO.FC	Desenvolver um programa alternativo de formação e qualificação para operações de transporte aéreo comercial com helicópteros.	OPS.088 a+b

Anexo IV - Parte-CAT (A, H)

I. Âmbito

227. A Parte-CAT contém os requisitos técnicos aplicáveis às operações de transporte aéreo comercial efectuadas por aviões, helicópteros, planadores e balões. É constituída por quatro subpartes, divididas em secções com regras específicas das categorias das aeronaves. Algumas secções são ainda divididas em capítulos.

228. A estrutura das subpartes é comparável à estrutura dos Requisitos Essenciais constantes do Anexo IV do Regulamento de Base, do OPS-EU/JAR-OPS3 e do Anexo 6, Parte I da OACI.

229. A estrutura regulamentar, e em particular as secções e capítulos, foram concebidos de forma a que, no futuro, pudessem ser aditados requisitos relativos a outras categorias de aeronaves ou operações específicas, sem necessidade de alterar o texto regulamentar ou a estrutura existente. Importa referir que, nas futuras tarefas de regulamentação, os requisitos incidirão sobre aeróstatos, aeronaves de rotor inclinável e veículos aéreos não tripulados.

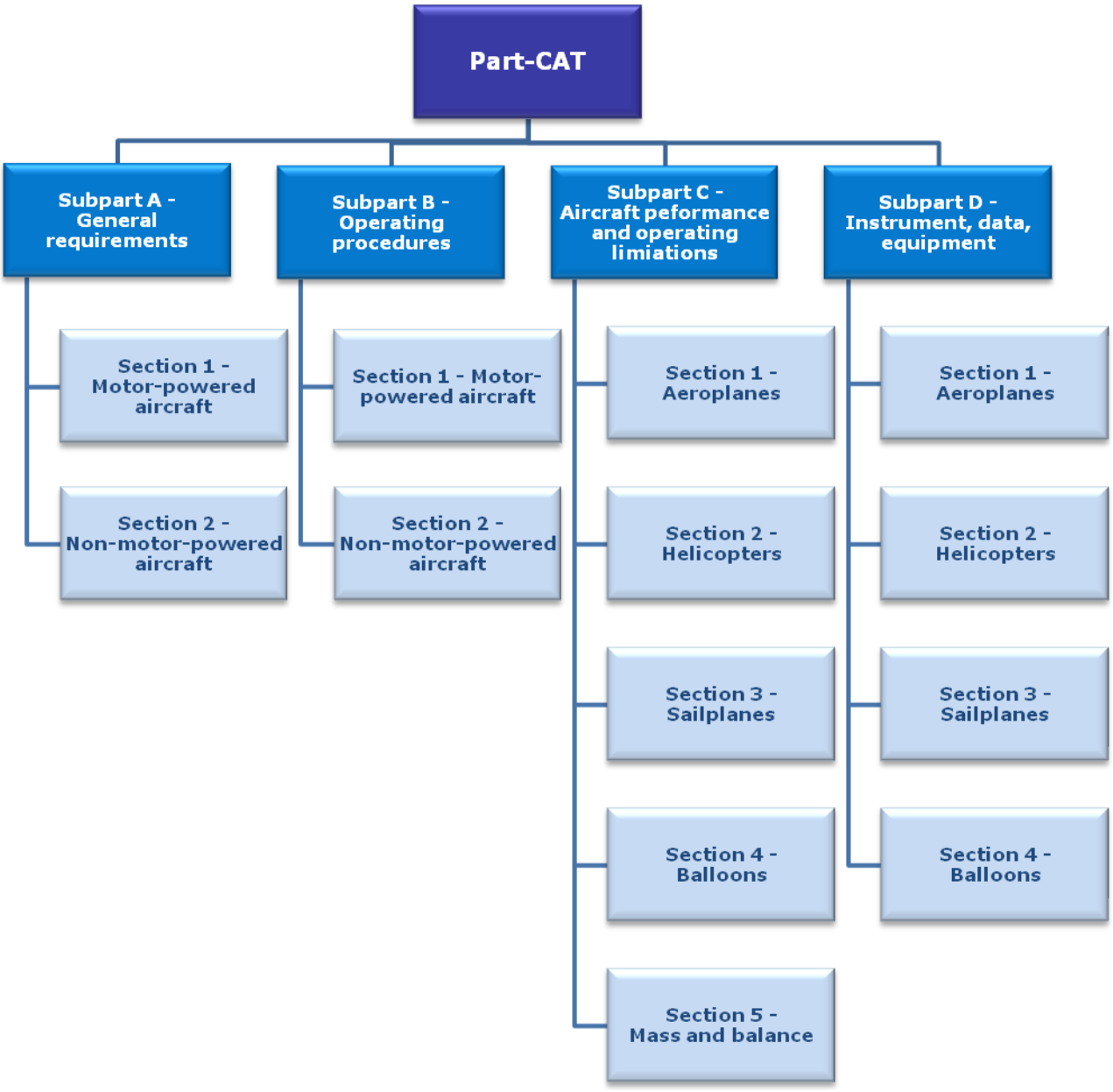
230. A Figura 9 e a Figura 10 apresentam um resumo da estrutura da Parte-CAT.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

231. A presente Nota Explicativa diz respeito apenas às secções relativas a operações CAT realizadas com aviões e helicópteros:

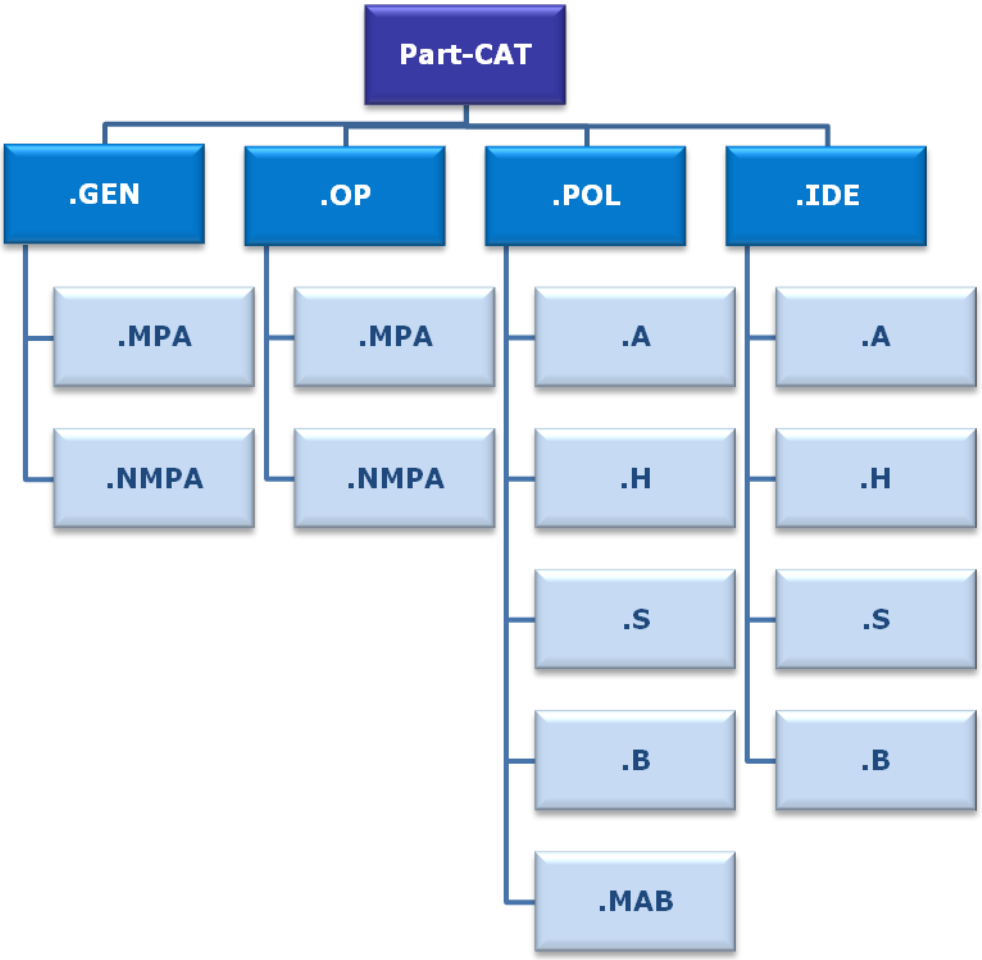
- CAT.GEN.MPA;
- CAT.OP.MPA;
- CAT.POL.A, CAT.POL.H, CAT.POL.MAB; e
- CAT.IDE.A, CAT.IDE.H.

Figura 9: Estrutura da Parte-CAT - Títulos



TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Figura 10: Estrutura da Parte-CAT - Identificadores de regras



II. Resumo das reacções

232. Em termos gerais, as observações recebidas manifestaram o seu apoio à versão CRD da Parte-CAT.

233. A maioria das partes interessadas apoiou o nível de harmonização das regras propostas com o OPS-EU e os JAR-OPS 3, o equilíbrio proposto entre as Regras de Execução e o material AMC, e ainda a estrutura regulamentar proposta.

234. O texto do CRD relativo às operações CAT com helicópteros suscitou algumas preocupações em determinadas áreas, enquanto a maioria do texto relativo às operações CAT com aviões conquistou uma aceitação geral.

III. Resumo das diferenças

Diferenças em relação ao OPS-EU / JAR-OPS 3

235. As regras constantes do OPS-EU e dos JAR-OPS 3 que estabelecem um objectivo de segurança foram consideradas IR. As regras do OPS-EU e dos JAR-OPS 3 que contêm claramente um meio de conformidade com um objectivo de segurança

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

foram transferidas para o nível AMC. Em vários casos, os apêndices do OPS-EU e dos JAR-OPS 3 foram considerados meios de conformidade e foram transpostos como AMC. O texto regulamentar passou a ser considerado IR nos casos em que não foi possível estabelecer uma distinção clara entre um objectivo de segurança e um meio de conformidade com um objectivo de segurança.

236. Nos casos em que se comprovou a necessidade de uma abordagem mais proporcional, a Agência apresentou uma proposta de texto regulamentar com um objectivo de segurança e um AMC. A Agência não efectuou, contudo, alterações significativas à substância da regra, à excepção da variação do nível entre IR e AMC.

237. Importa ainda referir que o conteúdo do Apêndice 1 ao OPS 1.005(a), Operações com aviões da classe de desempenho B, do Apêndice 1 ao OPS 3.005(f), Operações com helicópteros pequenos (só VFR (regras de voo visual) - dia), e do Apêndice 1 ao OPS 3.005(g), Operações de área local (VFR apenas de dia) foi, sempre que necessário, transposto para as secções pertinentes.

238. Ainda assim, a Agência considera que as regras necessitam de uma revisão mais aprofundada no que diz respeito aos critérios de proporcionalidade e flexibilização que foram aplicados no OPS-EU/JAR-OPS 3. Como tal, o seu programa RM irá prever uma tarefa de revisão das regras CAT relacionadas com aeronaves a motor não complexas e a sua utilização em determinadas áreas.

239. O texto regulamentar do OPS-EU e dos JAR-OPS 3 apontando uma alternativa a uma IR foi eliminado por razões legais. Tais alternativas precisam de ser abordadas através dos procedimentos previstos no Regulamento de Base, artigo 14.º. O texto regulamentar do OPS-EU e dos JAR-OPS 3 transferido para o nível AMC e indicando uma alternativa a um AMC sem demonstrar o cumprimento integral do objectivo de segurança foi eliminado. Esse AMC alternativo pode, contudo, ser seguido por operadores que utilizem o procedimento de meio alternativo de conformidade, desde que comprovem o cumprimento do objectivo de segurança.

240. O texto transposto para o material AMC que exigia a aprovação dos meios alternativos de conformidade por parte da autoridade competente foi eliminado, uma vez que a questão ficará abrangida através do procedimento de meio alternativo de conformidade.

241. O texto regulamentar do OPS-EU e dos JAR-OPS 3 que também está abrangido pelo Anexo IV do Regulamento de Base foi conservado e foi aditada uma referência ao mesmo regulamento.

242. O texto regulamentar de natureza explicativa do OPS-EU e dos JAR-OPS 3 foi transposto como GM. As notas foram reformuladas como disposições AMC, quando se tratava de notas de rodapé, transpostas como GM, ou eliminadas nos casos em que não garantiam um valor acrescentado suficiente.

243. As regras que continham disposições «aceitáveis para a autoridade» foram consistentemente reformuladas em todas as subpartes, estabelecendo agora que «o operador deverá especificar, no manual de operações...». A Agência adoptou esta abordagem por forma a estabelecer um procedimento claro de chamada de atenção das autoridades competentes para estas questões.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

244. O quadro seguinte apresenta um resumo das diferenças intencionais em relação ao OPS-EU e aos JAR-OPS 3. A natureza das diferenças e as respectivas justificações são descritas com maior detalhe no texto abaixo.

Quadro 6: Diferenças em relação ao OPS-EU / JAR-OPS 3

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	Referência EASA-UE	Descrição da diferença	Justificação
1./3.125(a)(4)	CAT.GEN.MPA.180 (a)(5)	É exigida cópia autenticada do AOC, enquanto no OPS-EU/JAR-OPS 3 se permitia a apresentação de cópia ou original do AOC.	Harmonização com a alt 30 da OACI.
N/A	CAT.GEN.MPA.180 (a)(9)	É exigido diário de bordo, ao contrário do que acontecia no OPS-EU/JAR-OPS 3.	Conformidade com a Convenção de Chicago, artigo 29.º.
1.192	CAT.OP.MPA.106	Exigida aprovação prévia para a utilização de um aeródromo isolado como aeródromo de destino de aviões.	A utilização de aeródromos isolados expõe a aeronave e os passageiros a maiores riscos do que as operações para as quais está previsto um aeródromo de destino alternativo. A classificação de um aeródromo como aeródromo isolado depende muitas vezes do tipo de aeronave utilizado no aeródromo. As autoridades competentes deverão, portanto, determinar se foram tomadas todas as medidas possíveis para reduzir o risco acrescido.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	**Referência EASA-UE**	**Descrição da diferença**	**Justificação**
1./3.255	CAT.OP.MPA.150	É exigida aprovação prévia da política de combustível e de qualquer alteração à mesma.	Tal como as partes interessadas, a Agência considera que os requisitos relativos à política de combustível são críticos do ponto de vista da segurança e, como tal, devem ser sujeitos a aprovação prévia.
Apêndice 1 ao JAR-OPS 3.005 (c)	N.A.	Eliminação do voo breve através do envelope altura/velocidade.	Considera-se que esta disposição contraria o Anexo IV, ponto 4.a, do Regulamento de Base.
1./3.620	CAT.POL.MAB.100 (f)	Inclusão de critérios adicionais de aprovação de massas-padrão para cargas que não passageiros e bagagens.	Proporcionar mais flexibilidade aos operadores.
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 (a)	Eliminação da autorização de omissão de dados da documentação relativa à massa e centragem.	Considera-se que os dados em causa não estão omissos, mas encontram-se disponibilizados noutro local.
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 (e)	As disposições da documentação relativa à massa e centragem foram alargadas por forma a abranger a utilização de diferentes tipos de sistemas de massa e centragem existentes a bordo.	Por forma a abranger os sistemas já existentes.
1.635	CAT.IDE.A.110	Actualização dos requisitos sobre fusíveis sobressalentes.	Em conformidade com a OACI e o NPA-OPS 43 das JAA[37]

[37] NPA-OPS 43 (JAR-OPS 1) *Circuit Protection Devices* (Dispositivos de Protecção de Circuitos).

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	**Referência EASA-UE**	**Descrição da diferença**	**Justificação**
1.665	CAT.IDE.A.150	Introdução de requisitos aplicáveis ao sistema TAWS conforme com os requisitos da Classe A & B	Em conformidade com o NPA-OPS 39B das JAA[38]
1.675	CAT.IDE.A/H.165	Eliminação da primeira parte do requisito original relativo aos equipamentos para voos em condições de gelo.	Esta questão já se encontra abrangida pelo Requisito Essencial 2.a.5.
Disposições sobre equipamentos de registo	CAT.IDE.A**/**H.185/ 190/195/200	Actualização dos requisitos FDR. Obrigatoriedade de utilização do registador de ligações de dados.	JAA NPA OPS 39C[39], 48A[40],67[41]
1./3.790	CAT.IDE.A**/**H.250	Remoção da disposição que obriga à utilização de Halon.	Em cumprimento do Regulamento (CE) n.º 1005/2009[42]
1./3.730	CAT.IDE.A.205	1.Obrigatoriedade de instalação de cinto de segurança com arnês (UTR) nos aviões pequenos. 2.Introdução de uma definição de UTR.	1.JAA NPA 26-20[43]. 2. Proporcionar flexibilidade às soluções de concepção já existentes.

38 NPA-OPS 39B (JAR-OPS 1) *Pitot heater failure, TAWS B, HF* (Falha no aquecimento dos tubos de Pitot, TAWS B, HF).

39 NPA-OPS 39C (JAR-OPS 1) *Type IA FDR & Fuel Codes* (Tipo IA FDR & Códigos de Combustível)).

40 NPA-OPS 48A (JAR-OPS 1) *Data Link Communications Recording for New Built Aeroplanes* (Registadores de comunicações por ligações de dados para novos aviões).

41 NPA-OPS 67 (JAR-OPS 3) *Type IVA FDRs* (FDR Tipo IVA).

42 Regulamento (CE) n.º 1005/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Setembro de 2009, relativo às substâncias que empobrecem a camada de ozono. *JO L 286, 31.10.2009, p. 1.*

43 NPA 26-20 *Upper torso restraint installation on transport category (passenger) aeroplanes with maximum take-off weight < 5700 kg* (Instalação de cinto de segurança com arnês em aviões de transporte (passageiros) com massa máxima à descolagem < 5 700 kg).

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	Referência EASA-UE	Descrição da diferença	Justificação
1./3.680	N.A.	Eliminação do requisito relativo ao indicador de radiação cósmica.	Eliminado pelo facto de o Regulamento de Base, que abrange apenas a redução dos riscos de segurança, não estabelecer uma base legal para a sua transposição, nomeadamente no que diz respeito aos riscos para a saúde, e para evitar sobreposições com outra legislação da UE (Directiva 96/29/Euratom, de 13 de Maio de 1996[44]).

Diferenças em relação ao Anexo 6 da OACI

245. O quadro seguinte apresenta um resumo dos requisitos constantes do Anexo 6 da OACI que foram considerados não transpostos ou transpostos de uma forma que não oferece o nível de segurança equivalente especificado nas normas do Anexo 6 da OACI.

Quadro 7: Diferenças em relação ao Anexo 6 da OACI

Referência Anexo 6 Parte I/III	Referência EASA-UE	Descrição da diferença
Anexo 6 Parte I 6.3.1.2.3	CAT.IDE.A.190 (a) (1) e (b)(3)	As datas de execução relativas ao Tipo I FDR na CAT.IDE aplicam-se aos CofA emitidos depois de Julho de 1990, em vez de Janeiro de 1989
Anexo 6 Parte I 6.3.1.2.4	CAT.IDE.A.190 (a) (1) e (b)(2)	As datas de execução relativas ao Tipo II FDR na CAT.IDE aplicam-se aos CofA emitidos depois de Julho de 1990, em vez de Janeiro de 1989
Anexo 6 Parte I 6.3.1.2.12 & 13	CAT.IDE.A.190	O intervalo máximo de amostragem e registo de certos parâmetros não foi implementado.

[44] Directiva 96/29/Euratom do Conselho, de 13 de Maio de 1996, que fixa as normas de segurança de base relativas à protecção sanitária da população e dos trabalhadores contra os perigos resultantes das radiações ionizantes, *JO L 159, 29.6.1996, p. 1-114.*

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência Anexo 6 Parte I/III	Referência EASA-UE	Descrição da diferença
Anexo 6 Parte I 6.3.1.3 &	CAT.IDE.A.190	A descontinuação dos antigos meios de armazenamento dos FDR não foi implementada.
Anexo 6 Parte I 6.3.2.1.1	CAT.IDE.A.185 (a)	Os requisitos de CVR para aviões ligeiros não foram implementados.
Anexo 6 Parte I 6.3.2.2	CAT.IDE.A.185	A descontinuação dos antigos meios de armazenamento dos CVR não foi implementada.
Anexo 6 Parte I 6.3.2.3	CAT.IDE.A.185 (b)	A reconfiguração da duração de registo dos CVR para duas horas não foi implementada.
Anexo 6 Parte I 6.3.3.1.2	CAT.IDE.A.195	A reconfiguração dos registos de comunicação por ligação de dados não foi implementada.
Anexo 6 Parte I 6.3.3.3	CAT.IDE.A.195	A correlação dos registos de comunicação por ligação de dados com os registos CVR não foi executada.
Anexo 6 Parte I 6.3.4.5.2	CAT.IDE.A.200	A configuração do registador de combinação dual para MCTOM superior a 15 000 kg não foi implementada.
Anexo 6 Parte I 6.5.2.1 b)	CAT.IDE.A.285	O transporte de coletes salva-vidas durante a realização de voos em rota sobre água para além da distância planada da costa, no caso de todos os outros aviões terrestres (não operados em conformidade com os pontos 5.2.9 ou 5.2.10) não foi implementado.
Anexo 6 Parte I 6.6	CAT.IDE.A.305	A norma CAT.IDE estabelece isenções aplicáveis a equipamentos adicionais de sobrevivência não previstas pela OACI.
Anexo 6 Parte I 6.19.2 & 3	CAT.IDE.A.350	A resolução de 7,62 m aplicável ao transponder de comunicação da altitude de pressão não foi implementada.
Anexo 6 Parte I, Apêndice 8, 3.1	CAT.IDE.A.185 (d) e (e)	Na norma CAT.IDE, o requisito que obriga a iniciar o registo durante as verificações no cockpit não é aplicável a todos os aviões. Tal dependerá da data de emissão do CofA individual.
Anexo 6 Parte I, Apêndice 8, 4	N.A.	Os requisitos relativos a registadores de imagens aéreas não foram implementados.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência Anexo 6 Parte I/III	**Referência EASA-UE**	**Descrição da diferença**
Anexo 6 Parte I, Apêndice 8, 6	N.A.	Os requisitos relativos aos sistemas de registo de parâmetros da aeronave (ADRS) não foram implementados.
Anexo 6 Parte I, Apêndice 8, 7.1	N.A.	Os requisitos de monitorização das funcionalidades integradas de testes aplicáveis aos registadores de parâmetros de voo e aos gravadores de sistemas e equipamentos de aeronaves (*Flight Data Acquisition Unit* - FDAU), quando instalados, não foram implementados.
Anexo 6 Parte III, 4.3.1.3	CAT.IDE.H.190	A descontinuação dos meios obsoletos de armazenamento relativos aos FDR não foi implementada.
Anexo 6 Parte III, 4.3.1.4	CAT.IDE.H.190 (b)	A CAT.IDE permite que, dependendo da classe e da data de entrega do CofA individual, a duração de registo seja inferior a 10 horas.
Anexo 6 Parte III, 4.3.2.2	CAT.IDE.H.185	A descontinuação dos meios obsoletos de armazenamento relativos aos CVR não foi implementada.
Anexo 6 Parte III, 4.3.2.3	CAT.IDE.H.185 (b)	A reconfiguração da duração de registo dos CVR não foi implementada.
Anexo 6 Parte III, 4.8.2 e 3	CAT.IDE.H.240	Os requisitos de oxigénio aplicáveis aos helicópteros pressurizados não foram implementados.
Anexo 6 Parte III, Apêndice 5, 3	CAT.IDE.H.185 (d) e (e)	Na CAT.IDE, o requisito que obriga a iniciar o registo durante as verificações no cockpit não é aplicável a todos os helicópteros. Tal dependerá da data de emissão do CofA individual.
Anexo 6 Parte III, Apêndice 5, 4	N.A	Os requisitos aplicáveis a registadores de imagens aéreas não se foram implementados.
Anexo 6 Parte III, Apêndice 5, 6	N.A	Os requisitos de monitorização das funcionalidades integradas de testes aplicáveis aos registadores de parâmetros de voo e aos gravadores de sistemas e equipamentos de aeronaves (*Flight Data Acquisition Unit* - FDAU), quando instalados, não foram implementados.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Referência Anexo 6 Parte I/III	Referência EASA-UE	Descrição da diferença
Anexo 6 Parte I, Capítulo C	Condições da superfície da pista	A definição encontra-se em conformidade com o OPS-EU/JAR-OPS 3. A tarefa de regulamentação OPS.005 incluirá uma revisão da definição da superfície da pista.
Anexo 6 Parte III, Capítulo A	Categoria A / B relativa aos helicópteros	As definições encontram-se em conformidade com as Definições CS (JAR-OPS 3).

IV. Lista das tarefas de regulamentação propostas

246. Durante as fases de consulta às partes interessadas, foram identificadas várias questões que, se fossem abordadas no presente Parecer, teriam ultrapassado em larga medida o mandato da Agência de transposição do conteúdo das regras vigentes. Tais questões, contudo, foram documentadas e serão abordadas noutras tarefas de regulamentação, de modo a garantir um processo de consulta adequado e o envolvimento das partes interessadas. O quadro seguinte apresenta um resumo dessas mesmas tarefas de regulamentação.

Quadro 8: Tarefas de regulamentação propostas

Parte, referências da regra	Âmbito	Referência ao RMP
Anexo I, Parte-CAT, Parte-SPA, Parte-NCC, Parte-NCO, Parte-SPO	A primeira revisão editorial das Regras de Execução do OPS e dos AMC/GM incluirá o OPS.047 Esclarecimento da definição de pista separada, bem como certos elementos que promovem uma harmonização com as mais recentes alterações ao Anexo 6 da OACI que não foram incluídas no Parecer. Esta tarefa de regulamentação deverá ter início em 2013.	OPS.005 Actualização das Regras de Execução do OPS da EASA
OPS	A revisão das regras no que se refere aos requisitos refere-se às questões de aeronavegabilidade inicial ou permanente, pelo que será mais adequada a sua inclusão na Parte-21, Parte-145 ou Parte-M.	MDM.047
CAT.POL.H.420	Operações com helicóptero monomotor em ambiente hostil fora de áreas congestionadas.	OPS.049

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Parte, referências da regra	**Âmbito**	**Referência ao RMP**
CAT.POL.MAB.100	Avaliação geral dos requisitos sobre pesagem de aeronaves com vista a incorporá-los na Parte-M. Em especial, às partes interessadas é exigida uma análise das entidades autorizadas a efectuar a pesagem das aeronaves, de modo a determinar se a pesagem pode ser efectuada apenas por organizações conformes com a Parte-M / Parte-145, ou se também pode ser efectuada por entidades terceiras sujeitas aos sistemas de qualidade de organizações homologadas.	MDM.047
CAT.IDE.A.175	Proposta de exigência de um sistema de interfonia independentemente da dimensão da aeronave, se a mesma for operada com tripulação múltipla. Com efeito, muitas aeronaves ligeiras monomotor utilizadas para formação de base já dispõem deste sistema.	OPS.065
CAT.IDE.H.115	Proposta para permitir a utilização de novas tecnologias nas luzes de aterragem de helicópteros (por ex., LED) susceptíveis de fornecer meios alternativos de iluminação «de forma a iluminar o terreno em frente e por baixo do helicóptero e o terreno de ambos os lados do helicóptero».	OPS.065
CAT.IDE.H.130(i)	Proposta de exigência de instalação de uma prancheta de cartas ou mapas para todas as operações nocturnas.	OPS.065
CAT.IDE.H.280	Outros meios que não faróis portáteis de localização a serem considerados aceitáveis: podem ser tão eficientes como os ELT (AD), sobretudo porque, em caso de acidente, pode perder-se a ligação física entre o ELT (AD) e a sua antena.	OPS.065

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Parte, referências da regra	**Âmbito**	**Referência ao RMP**
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Revisão da Subparte E do OPS-EU. Este processo incide sobretudo nas regras aplicáveis às operações APV, às operações LTS CAT I, às operações OTS CAT II e às operações com EVS, bem como nas alterações recentes às SARP da OACI e nos novos progressos tecnológicos, tais como os sistemas de visão sintética (SVS).	OPS.083
Parte-CAT	Harmonização com a OACI no que diz respeito a: (i) registos de comunicação por ligação de dados - transposição do NPA-OPS.48A das JAA. Extensão dos requisitos de registo de comunicação por ligação de dados num registador regulamentar a todos os aviões e helicópteros que utilizam aplicações de comunicação por ligação de dados. (ii) novos requisitos de transporte aplicáveis aos aviões de turbina com MCTOM inferior a 5 700 kg ou equipados com FDR ou ADRS ou AIR e/ou CVR ou CARS; (iii) descontinuação da utilização de registadores com modulação de frequência e de gravadores de fita magnética, para aviões e helicópteros; (iv) aviões com MCTOM superior a 15 000 kg relativamente aos quais foi emitido um TC a partir de 01/01/2016, inclusive, e que são obrigados a estar equipados com CVR e FDR, e a estar equipados com dois registadores combinados (FDR/CVR); (v) extensão para 2 horas da duração de registo obrigatória para todos os CVR a partir de 01/01/2016, aplicável a helicópteros e aviões.	OPS.007 MDM.073 OPS.090 OPS.091 OPS.092

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Parte-CAT	Actualização da lista de parâmetros FDR, incluindo o desempenho de parâmetro, com vista à harmonização com o ED-112. Revisão das disposições relacionadas com a manutenção de FDR (após uma recomendação resultante de uma investigação de um acidente aéreo).	OPS.023 MDM.099
CS-29	Saídas através do diagrama HV referente ao autogiro conforme com as CS-29. Revisão das CS-29 e ponderação da possibilidade de elaborar um Suplemento à base do TC e revisão da HFM relativa a helicópteros em serviço à luz da flexibilização constante do Apêndice 1 aos JAR-OPS 3.005(c).45	27&29.027

V. CAT.GEN: Subparte A – Requisitos gerais

247. Esta subparte contém os requisitos gerais aplicáveis às operações CAT. É composta por duas secções:

- Secção 1 — Aeronave a motor; e
- Secção 2 – Aeronave sem motor.

248. O presente Parecer abrange apenas os requisitos relativos à Secção 1.

CAT.GEN.MPA: Secção 1 — Aeronave a motor

Generalidades

249. Esta secção transpõe partes da Subparte B do OPS-EU e dos JAR-OPS 3. Diz respeito ao NPA OPS.GEN, Secções I, V e VI e ao OPS.CAT, Secção I.

Regras do OPS-EU / JAR-OPS 3 transpostas para a Parte-ORO

250. As seguintes regras constantes da Subparte B são transpostas para a Parte-ORO e não se encontram incluídas nesta secção:

- O OPS 1./3.005 - Generalidades está coberto pelo Regulamento relativo às operações aéreas, Parte-M, Requisitos Essenciais do Regulamento de Base, ORO.FC;
- O OPS 1./3.030 - Listas de equipamento mínimo – Responsabilidades do operador está abrangido pela ORO.MLR;

[45] Ver também o Quadro 1 supra, onde se refere que a medida de flexibilização não foi transposta devido à existência de uma contradição com o número 4.a do Anexo IV do Regulamento de Base.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

- O OPS 1./3.035 - Programa de prevenção de acidentes e de segurança aérea está abrangido pela ORO.GEN.200;
- O OPS 1./3.037 está abrangido pela ORO.GEN.200;
- O OPS 1./3.155 está abrangido pela ORO.SEC;
- O OPS 1./3.165 – Locação está abrangido pela ORO.AOC.

CAT.GEN.MPA.100 Deveres da tripulação

251. Esta regra transpõe o OPS1./3.085 (a), (b), (d). A alínea (b)(5) foi aditada no seguimento da discussão ocorrida no seio do Comité de Segurança Aérea sobre a necessidade de abordar a questão dos membros da tripulação que trabalham para mais do que um operador. Tais questões, já abrangidas pelo Anexo IV do Regulamento de Base, foram conservadas, tendo sido aditada uma referência ao Anexo IV.

CAT.GEN.MPA.105 Deveres do comandante

252. Esta regra transpõe o OPS 1./3.085 (f). Com o objectivo de reunir todos os deveres do comandante numa só regra, os seguintes OPS foram fundidos nesta mesma regra: OPS 1/3.330 e OPS 1.420 (d)(2), (d)(3).

CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuais e informações a bordo

253. As IR propostas têm por base os requisitos existentes nos OPS-EU e nos JAR-OPS 3, com as seguintes diferenças significativas:
    - O transporte de «documentos» em formato electrónico foi alargado de modo a incluir certificados e manuais, tendo assim em conta o uso crescente de meios electrónicos. A Directiva 1999/93/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a um quadro legal comunitário para as assinaturas electrónicas[46] prevê a utilização de um mecanismo que permite certificar documentos originais em formato electrónico, nomeadamente as assinaturas electrónicas. Se, em vez do original, for transportada uma cópia do AOC, esta deverá ser uma cópia certificada, ainda que tal não esteja especificado no OPS-EU/JAR-OPS 3. Esta alteração foi introduzida para assegurar a harmonização com as normas do Anexo 6 da OACI. O Material de Orientação que fornece indicações sobre o cumprimento desta regra será disponibilizado com a decisão ED conexa.
    - Ainda que o OPS-EU/JAR-OPS 3 não obrigue a tal, o diário de bordo deverá ser transportado a bordo. A alteração foi introduzida para dar cumprimento ao artigo 29.º da Convenção de Chicago. O diário de bordo e os respectivos dados poderão ser disponibilizados em diferentes sistemas ou documentos.
    - As disposições relativas ao transporte de certificados, manuais e outras informações apresentadas em três números do OPS-EU e dos JAR-OPS 3 foram fundidas, para efeitos de simplificação e clareza.

[46] *JO L 13, 19.1.2000, p. 12–20.*

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

- O texto indica agora claramente que apenas o certificado de registo, o certificado de aeronavegabilidade e a licença de rádio da aeronave têm de ser originais, reflectindo assim o objectivo do OPS-EU/JAR-OPS 3.
- A referência à documentação relativa ao transporte de mercadorias perigosas foi transferida para a Parte-SPA.
- As medidas de flexibilização que permitem, sob certas condições, conservar determinados documentos no aeródromo ou local de operação foram alteradas de modo a incluir a documentação relativa à massa e centragem, uma vez que uma cópia deve ser conservada em terra.

CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercadorias perigosas

254. Os requisitos previstos na CAT.GEN dizem respeito às circunstâncias nas quais as mercadorias perigosas podem ser transportadas sem necessidade de aprovação nos termos da SPA.DG. Tais circunstâncias incluem, por exemplo, os itens transportados na bagagem dos passageiros que normalmente são considerados mercadorias perigosas. O número em questão diz igualmente respeito à capacidade dos membros da tripulação para a detecção do transporte inadvertido de mercadorias perigosas.

255. A Agência desenvolve a sua actividade tendo como referência as Instruções Técnicas da OACI, tal como apresentado no NPA. A referência encontra-se especificada nas IR. Nestas regras, não se incluem normalmente excertos das Instruções Técnicas. Consequentemente, o requisito constante da CAT.GEN e os requisitos da SPA.DG são mais sucintos do que os seus equivalentes das Subpartes R do OPS-EU e dos JAR-OPS 3. Apenas os requisitos que especificam determinadas responsabilidades do operador foram reproduzidos a partir das Instruções Técnicas.

VI. CAT.OP: Subparte B — Procedimentos operacionais

256. A subparte em questão estabelece requisitos aplicáveis aos procedimentos operacionais no âmbito das operações CAT. É composta por duas secções:
- Secção 1 — Aeronave a motor; e
- Secção 2 – Aeronave sem motor.

O presente Parecer abrange apenas a Secção 1.

CAT.OP.MPA: Secção 1 — Aeronave a motor

Generalidades

257. Esta secção transpõe a Subparte D e partes da Subparte E do OPS-EU e dos JAR-OPS 3.

Comparação com o OPS-EU / JAR-OPS 3

258. As regras da Subparte E do OPS-EU / JAR-OPS 3 não relacionadas com operações com baixa visibilidade (LVO) foram transpostas para a norma CAT.OP.MPA.110. As

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

mesmas incluem partes do OPS 1/3.430 e o texto conexo do Apêndice 1 (Novo) ao OPS 1./3.430 e do Apêndice 2 ao OPS 1.320(c). O Apêndice 1 (Antigo) ao OPS 1./3.430 não foi transposto pelo facto de ter sido substituído pelo Apêndice 1 (Novo) em Junho de 2011.

259. As regras do OPS-EU / JAR-OPS 3 relativas à redução da separação vertical mínima (RVSM), às operações ETOPS, às especificações de desempenho mínimo de navegação (MNPS) e às especificações de navegação baseada no desempenho (PBN) foram transferidas para as subpartes relevantes da Parte-SPA.

260. Os apêndices seguintes que contêm meios de conformidade com um objectivo de segurança foram transpostos como AMC e serão tratados na decisão pertinente da Agência. Tal abordagem aplicar-se-á aos seguintes apêndices:

- Apêndice 1 ao OPS 1.255 Política de combustível;
- Apêndice 1 ao OPS 1.270 Arrumação de bagagem e de carga;
- Apêndice 1 ao OPS 1.305 Reabastecimento/extracção de combustível com passageiros a embarcar, a bordo ou a desembarcar; e
- Apêndice 1 (Novo) ao OPS 1./3.430.

261. As regras seguintes da Subparte D são transpostas por outras partes ou documentos regulamentares e não se encontram incluídas nesta secção:

- O OPS 1.311 é transposto para a ORO.CC;
- O OPS 1.390 Radiação cósmica está abrangido pela Directiva 96/29/Euratom do Conselho; e
- O OPS 1.420 está coberto pelo Regulamento (UE) n.º 996/2010[47], pela ORO.GEN, pela Parte-M, pela Parte-SERA, pela CAT.GEN.MPA.105(c) e (d), pela SPA.DG e pela ORO.SEC.

CAT.OP.MPA.105 Utilização de aeródromos e locais de operação

262. Esta regra transpõe o OPS 1/3.220. O âmbito da regra foi alargado às operações que não têm como ponto de partida ou chegada um aeródromo. Por motivos de segurança, a regra não permite a utilização de locais de operação para a realização de operações CAT com aeronaves complexas.

CAT.OP.MPA.106 Utilização de aeródromos isolados — aviões

263. A Agência propõe que a utilização de aeródromos isolados como aeródromos de destino para operações comerciais com aviões seja sujeita a aprovação prévia.

264. A Agência subscreveu a opinião das partes interessadas e dos RG de que a utilização de aeródromos isolados expõe a aeronave e os passageiros a maiores riscos do que as operações para as quais está previsto um aeródromo de destino alternativo. A classificação de um aeródromo como aeródromo isolado depende muitas vezes do tipo de aeronave utilizado no aeródromo. As autoridades

[47] Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Directiva 94/56/CE (*JO L 295, 12.11.2010, p. 35-50.*

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

competentes deverão, portanto, determinar se foram tomadas todas as medidas possíveis para reduzir o risco acrescido de uma operação num aeródromo isolado.

CAT.OP.MPA.110 Mínimos de operação de aeródromo, CAT.OP.MPA.115 Técnica de voo de aproximação — aviões

265. Estas regras transpõem o OPS 1./3.225 e partes do 1./3.430. Por forma a melhorar a legibilidade das regras, o 1./3.430 foi dividido em dois requisitos. O texto foi reformulado e simplificado tanto quanto possível.

266. Tal como já referido acima, as seguintes regras conexas do Apêndice 1 (Novo) ao OPS 1.430 foram transpostas como AMC e encontram-se publicadas na decisão:

- Operações de descolagem com um alcance visual de pista (RVR) não inferior a 400 m;
- Operações de aproximação de não precisão (NPA);
- Operações de aproximação com orientação vertical (APV);
- Operações CAT I;
- Operações de circuito de aproximação por instrumentos;
- Operações de aproximação visual;
- Regras aplicáveis a equipamento de terra inoperacional ou obsoleto; e
- Regras para a conversão da visibilidade meteorológica comunicada para RVR.

CAT.OP.MPA.115 Técnica de voo por aproximação — aviões

267. Estas regras transpõem o OPS 1./3.225 e partes do 1./3.430. Por forma a melhorar a legibilidade das regras, o 1./3.430 foi dividido em dois requisitos. O texto foi reformulado e simplificado tanto quanto possível.

CAT.OP.MPA.140 Distância máxima de um aeródromo adequado para aviões bimotores sem aprovação ETOPS

268. Esta regra transpõe o OPS-EU 1.245. Tal inclui a regra aplicável aos aviões turborreactores com uma capacidade máxima operacional de 19 lugares ou menos e uma massa máxima à descolagem inferior a 45 360 kg com vista a aumentar a distância de soleira até 180 minutos após aprovação da autoridade competente. Por motivos legais, foi aditada uma alínea d) com os requisitos relativos ao processo de obtenção da aprovação da autoridade competente.

CAT.OP.MPA.150 Política de combustível

269. Esta regra transpõe o OPS 1/3.255. A Agência partilha a opinião das partes interessadas e dos RG de que os requisitos relativos à política de combustível são requisitos críticos do ponto de vista da segurança. Com base nos resultados da consulta às partes interessadas e das reacções ao CRD, a Agência mantém a sua proposta de exigir a aprovação prévia da política de combustível e de qualquer alteração à mesma.

270. Tal como referido supra, o texto do Apêndice 1 ao OPS 1.225 foi transferido para o material AMC e será publicado na decisão.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

CAT.OP.MPA.155 Transporte de categorias especiais de passageiros (SCP)

271. Esta regra tem como principal objectivo transpor o OPS 1.260 e 1.265. Destina-se ainda a preparar o terreno para futuros AMC/GM que possam ser desenvolvidos na sequência da tarefa de regulamentação relativa ao transporte de pessoas com mobilidade reduzida (PRM) (MDM.072), com início previsto para 2012. O texto proposto foi reformulado tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1107/2006 relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo[48]. Foi ainda dada especial atenção ao artigo 2.º, alínea a), que apresenta a definição de «pessoa com deficiência» ou «pessoa com mobilidade reduzida», expressões de âmbito ligeiramente mais alargado do que o seu equivalente no OPS-EU (re. ACJ OPS 1.260 na Secção 2 dos JAR-OPS 1). Tendo em conta que as regras existentes nos EUA relativas ao transporte de PRM (14 CFR Parte 382) são agora aplicáveis aos operadores europeus, foi necessário garantir a coerência das IR com o princípio estipulado no artigo 4.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 1107/2006. Em suma, o texto proposto assegura o cumprimento do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das IR conexas relativas às operações aéreas, bem como do Regulamento (CE) n.º 1107/2006.

CAT.OP.MPA.295 Utilização do sistema de anticolisão de bordo (ACAS)

272. Esta regra transpõe o OPS 1.390. O texto foi harmonizado com o texto proposto no Parecer 5/2010 relativo ao requisito AUR.ACAS[49]. O requisito AUR.ACAS foi elaborado por forma a introduzir nas aeronaves equipadas com ACAS a instalação da versão 7.1 do software de anticolisão como requisito obrigatório para operar no espaço aéreo europeu.

273. Com base nas reacções recebidas, o Parecer propõe a aplicação de requisitos específicos aos aviões e helicópteros.

VII. CAT.POL: Subparte C — Desempenho da aeronave e limitações operacionais

274. Esta subparte estabelece requisitos relativos ao desempenho da aeronave e às limitações operacionais de aeronaves utilizadas em operações CAT. É composta por cinco secções:

- Secção 1 — Aviões;
- Secção 2 — Helicópteros;
- Secção 3 — Planadores;
- Secção 4 – Balões; e
- Secção 5 — Massa e centragem.

275. O Parecer abrange as Secções 1, 2 e 5.

[48] *JO L 204 de 26.7.2006, p. 1-9.*

[49] Disponível no sítio web da Agência.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

CAT.POL.A: Secção 1 — Aviões

Generalidades

276. Esta secção transpõe as Subpartes F-I do OPS-EU.

277. É composta por quatro capítulos:

- Capítulo 1 — Requisitos gerais;
- Capítulo 2 — Classe de desempenho A;
- Capítulo 3 — Classe de desempenho B;
- Capítulo 4 — Classe de desempenho C.

Comparação com o OPS-EU / JAR-OPS 3

278. O conteúdo regulamentar das Subpartes F-I foi conservado. Foram feitas algumas revisões editoriais de modo a obter uma harmonização com os termos utilizados noutras subpartes. Nos casos em que o texto do OPS-EU permite a utilização de métodos alternativos, o texto foi transferido para um AMC ou eliminado, uma vez que exigiria uma derrogação ao artigo 14.º, n.º 6 se os critérios aplicáveis à alternativa não fossem claramente especificados.

279. O Apêndice 1 ao OPS 1.545(b)(1) e (c)(1) foi transferido para o nível AMC.

Capítulo 2 — Classe de desempenho A

280. O texto regulamentar foi conservado sem alterações significativas.

281. Com base nas observações recebidas, os valores da altura referentes às aproximações a pique foram aumentados para 50 a 60 pés, harmonizando-se assim com o disposto no NPA 25B-267 e a proposta do Sub-Comité de Desempenho das JAA.

Capítulo 3 — Classe de desempenho B

282. O texto regulamentar foi conservado sem alterações significativas.

Capítulo 4 — Classe de desempenho C

283. O texto regulamentar foi conservado sem alterações significativas.

CAT.POL.H: Secção 2 — Helicópteros

Generalidades

284. Esta secção transpõe as Subpartes F-I dos JAR-OPS 3.

285. É composta por quatro capítulos:

- Capítulo 1 — Requisitos gerais;
- Capítulo 2 — Classe de desempenho 1;

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

- Capítulo 3 — Classe de desempenho 2;
- Capítulo 4 — Classe de desempenho 3.

Operações com helicópteros em que o destino ou a origem é um local de interesse público – CAT.POL.H.225

286. Um local de interesse público é um local de aterragem num hospital localizado num ambiente hostil e congestionado. Desde que não se trate de uma base de operações HEMS, ser-lhe-ão aplicáveis disposições de flexibilização em relação aos requisitos da classe de desempenho 1, pois a área de aterragem é demasiado pequena para cumprimento dos procedimentos referentes à Categoria A ou a envolvente do obstáculo apresenta um gradiente de subida demasiado acentuado. [50] A regra aplicar-se-á às operações HEMS, mas também às transferências entre hospitais para as quais não é necessária autorização HEMS.

287. O operador terá de especificar os locais de interesse público onde não podem ser realizadas operações referentes à classe de desempenho 1 e solicitar uma aprovação de operação sem garantia da capacidade de efectuar uma aterragem forçada em segurança. Um requisito correspondente aplicável à autoridade (ARO.OPS.220) exige que a autoridade competente inclua uma lista de locais de interesse público na aprovação.

288. A proposta final corresponde aos JAR-OPS 3, apresentando algumas alterações editoriais destinadas a melhorar o texto e a harmonizá-lo com outros requisitos. A disposição atraiu uma série de reacções devido às diferenças de implementação ou à não implementação dos JAR-OPS 3 nos Estados-Membros. No seguimento de uma extensa discussão com os Estados-Membros e peritos, a Agência concluiu que não poderia permitir a alteração dos objectivos ou das datas de implementação dos JAR-OPS 3 por motivos de segurança. As datas de implementação, em particular, podem ser uma questão para decisão ao nível da Comissão, uma vez que ultrapassam o âmbito da legislação sobre segurança das operações aéreas.

Operações sem garantia da capacidade de efectuar uma aterragem forçada em segurança - CAT.POL.H.305

289. O Apêndice 1 aos JAR-OPS 3.517(a) foi incluído nesta IR.

290. Para efeitos de segurança jurídica, o «conjunto de condições» tem de ser tornado explícito. Como tal, alguns elementos do ACJ-2 ao Apêndice 1 aos JAR-OPS 3.517(a) foram transferidos para material de regulamentação, em vez de se prestarem a interpretações alternativas. O método de conformidade com tais condições encontra-se descrito no material AMC.

[50] No que diz respeito a locais de aterragem (em hospitais) não localizados em ambientes hostis congestionados, podem ser aplicadas as disposições relativas à exposição (já contidas na norma CAT.POL.H), uma vez que não se trata de uma disposição de flexibilização dos requisitos da classe de desempenho 1.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Operações com helicópteros em ambiente hostil fora de uma área congestionada - CAT.POL.H.420

291. Um ambiente hostil fora de uma área congestionada pode ser definido como um ambiente em que:

- não se pode efectuar uma aterragem forçada com segurança porque o terreno é inadequado;
- os ocupantes do helicóptero não podem ser devidamente protegidos dos elementos da natureza; e
- a resposta/capacidade dos meios de busca e salvamento não são adequados à exposição prevista.

292. A fonte da norma CAT.POL.H.420 é o Apêndice 1 aos JAR-OPS 3.005(e), o qual se baseia numa avaliação de riscos com o objectivo de fornecer um elevado nível de protecção aos passageiros durante as operações de transporte aéreo comercial. A parte relativa à protecção dos passageiros assenta no facto de, por definição, um helicóptero monomotor que opere na classe de desempenho 3 sobre um ambiente hostil ter, em caso de falha do motor crítico, de efectuar uma aterragem forçada que poderá resultar em vítimas mortais.

293. Contudo, quando a regra foi estabelecida em 1999, as JAA reconheceram o impacto económico da nova disposição e a possibilidade de não estarem imediatamente disponíveis helicópteros com desempenho adequado. Consequentemente, foi incluído material de orientação para permitir a continuação das operações existentes, em particular em:

- áreas montanhosas; e
- áreas remotas, onde seria impossível e desproporcional acabar com as operações monomotor, substituindo a frota por helicópteros multimotores.

294. Devido às diferenças de implementação dos JAR-OPS 3 nos Estados-Membros, a disposição é utilizada de forma mais alargada do que previsto pelas JAA em 1999, quer permitindo a realização de operações com helicópteros monomotor em qualquer ambiente hostil, quer aprovando novos operadores.

295. Uma vez que certos helicópteros multimotores poderão, hoje em dia, não conseguir cumprir os requisitos da classe de desempenho 1 ou 2 para voos a altitudes mais elevadas, as disposições dos JAR-OPS 3 são transpostas para as IR propostas de modo a permitir a continuação de tais operações até que sejam disponibilizados helicópteros com melhor desempenho. Foram realizadas algumas adaptações por forma a reflectir, tanto quanto possível, a situação nos Estados-Membros.

296. Um novo requisito aplicável às autoridades (ARO.OPS.215) exige que as referidas áreas montanhosas e áreas remotas sejam identificadas pelos Estados-Membros e que, antes de aprovarem tais operações, as autoridades competentes reavaliem os riscos e considerem os elementos técnicos e económicos que justificam a realização das operações.

297. Um novo GM será introduzido no intuito de substituir o IEM ao Apêndice 1 ao JAR-OPS 3.005(e), esclarecendo as condições de obtenção das aprovações.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

298. Alguns Estados-Membros e partes interessadas são da opinião que a regra proposta não deveria limitar-se às áreas montanhosas e às áreas remotas, mas permitir operações em qualquer ambiente hostil. Contudo, no período de tempo disponível, as partes interessadas e a Agência não conseguiram reunir os dados necessários e estabelecer motivos de segurança que justificassem a necessidade de reconsiderar o princípio fundamental subjacente aos JAR-OPS 3, ou seja, efectuar a transição das frotas para helicópteros multimotores, tendo em conta os progressos tecnológicos e a maior fiabilidade dos helicópteros monomotor. A Agência considera, portanto, que neste momento é ainda prematuro efectuar qualquer alteração substancial à regra. Deu início à recolha de dados pertinentes e prevê estabelecer uma tarefa de regulamentação sobre a matéria. A tarefa de regulamentação abordará também a utilização de helicópteros com motores alternativos.

CAT.POL.MAB: Secção 5 — Massa e centragem

Generalidades

299. A secção transpõe a Subparte J do OPS-EU e dos JAR-OPS 3.

300. É composta por dois capítulos:

- Capítulo 1 — Aeronave a motor;
- Capítulo 2 – Aeronave sem motor.

301. O presente Parecer abrange apenas o Capítulo 1.

Capítulo 1 — Aeronave a motor

Questões específicas

302. Os requisitos relativos à massa e centragem aplicáveis às aeronaves a motor foram mantidos juntos, uma vez que só foram detectadas algumas diferenças entre aviões e helicópteros. O texto resultante encontra-se, tanto quanto possível, harmonizado com os requisitos originais do OPS-EU e dos JAR-OPS 3. Contudo, foi racionalizado e o equilíbrio entre o nível regulamentar e o AMC foi melhorado, de modo a conferir flexibilidade suficiente e ter em conta diferentes circunstâncias operacionais.

303. Os requisitos de pesagem de aeronaves foram mantidos, por enquanto, na CAT.POL.MAB.100(b). Serão incorporados na Parte-M no âmbito da tarefa de regulamentação MDM.047. Esta tarefa incluirá uma avaliação das entidades/organizações habilitadas a realizar pesagens de aeronaves.

304. Na CAT.POL.MAB.100(f), foram incluídos critérios adicionais de aprovação de massas-padrão para cargas que não passageiros e bagagens.

305. A aprovação para a omissão de alguns dados da documentação relativa à massa e centragem foi eliminada da CAT.POL.MAB.105(a), uma vez que se considera que tais dados não estão omissos, mas são fornecidos noutro local, prontamente disponíveis para utilização.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

306. As disposições respeitantes à documentação relativa à massa e centragem foram alargadas (CAT.POL.MAB.105(e)) de modo a cobrir os diferentes tipos de sistemas de massa e centragem utilizados a bordo e incluindo assim diversos sistemas não abrangidos pelo OPS-EU / JAR-OPS 3.

VIII. CAT.IDE: Subparte D — Instrumentos, dados, equipamento

307. Esta subparte contém os requisitos gerais aplicáveis às operações CAT. É composta por quatro secções:

- Secção 1 — Aviões;
- Secção 2 — Helicópteros;
- Secção 3 — Planadores; e
- Secção 4 - Balões.

308. O presente Parecer contém as Secções 1 e 2.

309. As Secções 1 e 2 transpõem as Subpartes K e L do OPS-EU e os JAR-OPS 3.

310. Em termos gerais, o texto foi elaborado de modo a preservar, sempre que possível, os objectivos baseados no desempenho, nomeadamente ao nível regulamentar, e de modo a estabelecer especificações de sistemas/equipamentos e meios de conformidade ao nível AMC.

311. Os requisitos relativos ao equipamento foram separados dos requisitos de carácter puramente operacional, nomeadamente relativos ao uso do equipamento, que são devidamente cobertos pela CAT.OP.

312. Foi mantida a numeração consecutiva das regras em cada secção, atribuindo o mesmo número e título às regras que versam sobre o mesmo tema relativamente aos aviões e helicópteros. Nos casos em que uma regra é exclusivamente aplicável a aviões, o número ficou omisso para os helicópteros e vice-versa.

313. Os requisitos de aprovação constantes da CAT.IDE.A/H.100 sobre os instrumentos e equipamentos exigidos na Subparte CAT.IDE foram clarificados, em conformidade com os requisitos da Parte-21. Foram aditadas disposições adicionais para garantir que os instrumentos e equipamentos não exigidos pela Parte-CAT e que não necessitam de ser aprovados em conformidade com a Parte-21 não são utilizados para funções de segurança e que não afectam a aeronavegabilidade.

314. Foi introduzido um novo requisito, CAT.IDE.A/H.105 Equipamento mínimo para o voo, de modo a cobrir as operações com itens reprovados nos termos do OPS 1.030/3.030.

315. Os requisitos relativos aos registadores de parâmetros de voo foram actualizados em conformidade com o NPA-OPS 39B (Tipo 1A FDR). Foram também considerados o NPA-OPS 48A (Registadores de comunicações por ligações de dados para novos aviões) e o NPA-OPS 67 (Registadores de parâmetros de voo de Tipo IVA para helicópteros).

316. Foi eliminada a primeira parte do requisito original relativo aos equipamentos para voos em condições de gelo constante da **CAT.IDE.A/H.165**, uma vez que já se encontra abrangida pelo Requisito Essencial 2.a.5.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

317. A data de registo obrigatório de comunicações por ligação de dados deve idealmente corresponder à data em que o sistema de ligação de dados for utilizado para a realização de comunicações essenciais em VHF. Contudo, em muitas observações foi solicitada a emissão de um aviso com antecedência suficiente para evitar que os custos de reconfiguração sejam muito elevados. Propõe-se, por isso, que a obrigatoriedade dos registos de comunicações por ligação de dados seja aplicável dois anos depois da entrada em vigor do Regulamento OPS, ou seja, em 8 de Abril de 2014.

318. CAT.IDE.A(H).250 Extintores portáteis: A disposição do OPS que obriga à utilização de halon como agente extintor foi eliminada por forma a cumprir o Regulamento (CE) n.º 1005/2009, que proíbe a sua utilização. A regra estabelece um objectivo geral de segurança sobre a eficiência do agente de extinção de incêndios. Tal permite a utilização de halon no período de transição.

319. O requisito relacionado com o indicador de radiação cósmica (OPS 1.680/3.680) foi eliminado, uma vez que o Regulamento de Base, que apenas cobre a redução dos riscos de segurança, não fornece a base legal necessária à sua transposição, nomeadamente no que se refere aos riscos para a saúde. Tal eliminação evita igualmente a sobreposição com outra legislação europeia, em especial aquela que se relaciona com a saúde e segurança no trabalho ou com a protecção contra radiações (Directiva 96/29/Euratom de 13 de Maio de 1996).

Secção 1 — Aviões

320. Os requisitos relativos aos fusíveis sobressalentes (CAT.IDE.A.110) foram melhorados, encontrando-se agora em conformidade com a OACI e com o OPS-EU e o NPA-OPS 43 das JAA.

321. As disposições de flexibilização aplicáveis a alguns instrumentos e equipamentos utilizados durante as operações diurnas em VFR, em aeronaves cuja conformidade exigiria um processo de reconfiguração e sujeitas à aprovação da Autoridade, encontram-se agora directamente estabelecidas nesta regra, assegurando assim uma aplicação uniforme em todos os Estados-Membros.

322. O requisito de instalação de cinto de segurança com arnês (UTR) nos aviões pequenos (CAT.IDE.A.205) foi aditado em conformidade com o NPA 26-20 para aviões com uma MTOM inferior a 5 700 kg, dando cumprimento à recomendação da Comissão de Investigação de Acidentes dirigida à AAC do Reino Unido e no seguimento de um estudo subsequente elaborado por esta mesma autoridade.

323. Foi ainda apresentada uma definição de UTR, com vista a proporcionar flexibilidade às soluções de concepção existentes. A análise das observações permitiu concluir que o OPS-EU não era coerente na utilização da expressão «cinto de ombros». Apesar de, em regra, um cinto de ombros incluir um cinto de segurança e duas tiras de ombros, alguns aviões podem não estar em conformidade com os requisitos aplicáveis. As isenções concedidas pela Comissão Europeia ao abrigo do OPS-EU constituem uma confirmação deste entendimento. Foram recebidas várias observações solicitando autorização para utilizar um cinto de segurança com tira de ombros diagonal no assento do observador existente na cabina de pilotagem dos aviões, nos casos em que a instalação de um cinto de quatro pontos de fixação não é possível. Tendo em conta os últimos

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

desenvolvimentos em termos de design de interiores de aeronaves, são várias as soluções disponíveis para os sistemas de cinto de segurança com arnês passíveis de proporcionar o mesmo nível de segurança nos assentos dos observadores.

324. Foram introduzidos requisitos aplicáveis ao sistema TAWS conforme com os requisitos da Classe A & B (CAT.IDE.A.150), em conformidade com o NPA-OPS 39B.

Secção 2 — Helicópteros

325. Mantém-se a medida de flexibilização dos requisitos de oxigénio para os pilotos (CAT.IDE.H.240), tal como originalmente apresentada nos JAR-OPS 3, e para helicópteros não complexos operados entre os 10 000 pés e os 13 000 pés de altitude, em resposta às observações apresentadas ao CRD. Outras isenções para a realização de breves incursões entre os 13 000 pés e os 16 000 pés de altitude, originalmente previstas nos JAR-OPS 3 no âmbito de uma aprovação específica da autoridade, terão de ser tratadas através do artigo 14.º do Regulamento de Base. Tais isenções não se encontram em conformidade com as SARP da OACI e, para obterem aprovação, devem ter por base medidas específicas de mitigação (por exemplo, a experiência do operador, a adaptação fisiológica do piloto a certas altitudes). Além disso, seriam aplicáveis apenas em certas regiões (por exemplo, áreas montanhosas).

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Anexo V - Parte-SPA

I. Âmbito

326. A Parte-SPA contém requisitos aplicáveis aos operadores que realizem operações que exijam aprovações específicas.

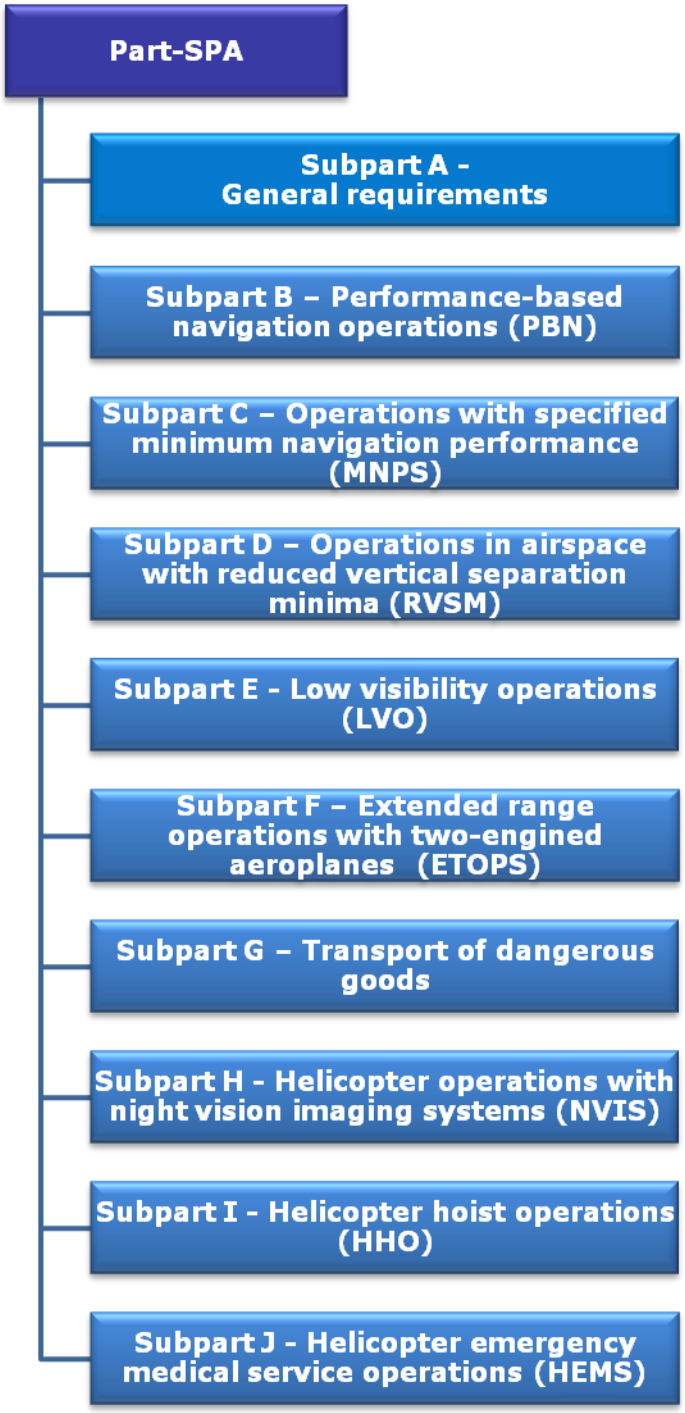
327. A Parte-SPA é composta por 10 subpartes:

- A primeira subparte estabelece requisitos gerais, os quais são aplicáveis às nove aprovações específicas abordadas na Parte-SPA;
- Os requisitos aplicáveis às nove aprovações específicas encontram-se estabelecidos numa subparte separada.

O quadro seguinte apresenta um resumo da estrutura da Parte-SPA.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Figura 11: Estrutura da Parte-SPA



328. Os requisitos da Parte-SPA aplicam-se quer aos operadores comerciais, quer aos operadores não comerciais, com as seguintes excepções:

- O SPA.ETOPS aplica-se apenas às operações CAT realizadas com aviões; e
- O SPA.NVIS, o SPA.HHO e o SPA.HEMS aplicam-se apenas às operações CAT realizadas com helicópteros.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

II. Resumo das reacções

329. Em termos gerais, as observações recebidas manifestaram o seu apoio à versão da Parte-SPA constante do CRD.

III. Resumo das diferenças

Diferenças em relação ao OPS-EU / JAR-OPS 3

330. O quadro seguinte fornece um resumo das diferenças intencionais em relação ao OPS-EU / JAR-OPS 3.

Quadro 9: Diferenças em relação ao OPS-EU / JAR-OPS 3

Referência OPS-EU/JAR-OPS 3	Referência EASA-UE	Descrição da diferença	Justificação
Apêndice 1 aos JAR-OPS 3.005(d) alínea c)(2)	SPA.HEMS.125	Os requisitos de desempenho foram alterados por forma a reflectir os HSST WP das JAA e a posição das partes interessadas no seguimento da consulta relativa ao NPA.	Inclusão de um HSST WP das JAA.
Apêndice 1 ao JAR-OPS 3.175	N/A	Eliminação da aprovação offshore.	Não foram estabelecidos critérios objectivos nos JAR-OPS 3.

Diferenças em relação ao Anexo 6 da OACI

331. O Parecer não contém requisitos menos restritivos do que as normas actualmente aplicáveis da OACI.

IV. Lista de tarefas de regulamentação propostas

332. Durante as fases de consulta às partes interessadas, foram identificadas várias questões que, se fossem abordadas no presente Parecer, teriam ultrapassado em larga medida o mandato da Agência de transposição do conteúdo das regras vigentes. Tais questões, contudo, foram documentadas e serão abordadas noutras tarefas de regulamentação, de modo a garantir um processo de consulta adequado e o envolvimento das partes interessadas. O quadro seguinte apresenta um resumo das tarefas de regulamentação propostas.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

Quadro 10: Tarefas de regulamentação propostas

Parte, referências da regra	Âmbito	Referência ao RMP
SPA	Aprovação para a realização de operações offshore	OPS.093
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Revisão da Subparte E do OPS-EU. Esta incide sobretudo sobre certas regras aplicáveis às operações de APV, às operações LTS CAT I, às operações OTS CAT II e às operações com EVS, bem como às alterações recentes às SARP da OACI e aos novos avanços tecnológicos, tais como os sistemas de visão sintética (SVS).	OPS.083
SPA.NVIS	Elaboração de regras proporcionais para operações NVIS no âmbito de operações não CAT(H).	OPS.096
SPA.HHO	Elaboração de uma secção para todas as operações de carga externa humana, em vez de tais requisitos serem repartidos pela Parte-SPA e pela Parte-SPO.	OPS.067
SPA.HEMS	Transposição do TGL-43 das JAA	OPS.057

V. SPA.GEN: Subparte A — Requisitos gerais

Generalidades

333. Esta subparte estabelece os requisitos gerais relativos à obtenção e detenção de uma aprovação específica por parte dos operadores. A subparte deve ser lida em conjunto com a subparte que contém os requisitos relativos à aprovação específica.

SPA.GEN.100 Autoridade competente

334. Este requisito define a autoridade competente e estabelece uma distinção entre operadores comerciais e não comerciais.

335. Para manter a conformidade com a Parte II do Anexo 6 da OACI, o requisito estipula que, para os operadores não comerciais que utilizam aeronaves registadas num país terceiro, as aprovações específicas para PBN, MNPS e RVSM devem ser emitidas pelo Estado de Registo terceiro.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

SPA.GEN.105 Pedido de aprovação específica

336. A Agência incluiu uma referência aos dados de adequação operacional (OSD) estabelecidos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão. Os dados de adequação operacional são um conjunto de dados que devem ser produzidos pelo fabricante da aeronave durante o processo de certificação de tipo e que se destinam a assegurar a operação segura do tipo de aeronave. Alguns desses dados tornar-se-ão obrigatórios para os operadores, na medida em que terão de elaborar uma lista de equipamento mínimo (MEL) e programas de formação com base nesses dados. Assim sendo, os OSD constituem requisitos mínimos aplicáveis a um tipo de aeronave, destinados a assegurar um nível harmonizado de segurança.

337. Relativamente a este assunto, são avançadas mais explicações no CRD ao NPA 2009-01 «Certificado de aptidão operacional» e «Directivas de segurança», publicado em 13 de Maio de 2011.

SPA.GEN.110 Prerrogativas de um operador titular de uma aprovação específica

338. O requisito estabelece que as aprovações específicas se encontram registadas na «lista de aprovações específicas» caso se trate de operações não comerciais e nas «especificações operacionais» (OPSPECS) caso se trate de operações comerciais. Os requisitos correspondentes aplicáveis às autoridades encontram-se especificados na Parte-ARO. Os formulários relativos às «OPSPECS» e à «lista de aprovações específicas» são disponibilizados nos Apêndices II e III da Parte-ARO.

SPA.GEN.115 Alterações a operações sujeitas a uma aprovação específica

339. Este requisito refere que qualquer alteração susceptível de afectar as condições de uma aprovação específica necessita da aprovação prévia da autoridade competente. Tal inclui o desenvolvimento de meios alternativos de conformidade.

340. Convém, portanto, referir que os requisitos SPA e o correspondente material AMC foram desenvolvidos pelo facto de os meios alternativos de conformidade propostos pelos operadores comerciais e não comerciais precisarem de uma aprovação prévia da autoridade competente.

SPA.GEN.120 Revalidação de uma aprovação específica

341. Este requisito tem por base o conceito de revalidação das aprovações, harmonizando-se assim com a abordagem adoptada para todas as outras aprovações e certificados referentes aos operadores.

342. A Agência aditou uma referência aos OSD como critério adicional para manter a validade de uma aprovação específica.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

VI. SPA.PBN: Subparte B — Operações com navegação baseada no desempenho (PBN)

Generalidades

343. Esta subparte debruça-se sobre as aprovações específicas para operações em espaços aéreos designados, em que são estabelecidas especificações de navegação com base no desempenho (PBN). Inclui as seguintes especificações:

- RNAV10;
- RNP4;
- RNAV1;
- Basic-RNP1;
- RNP APCH;
- RNP AR APCH[51].

344. Esta subparte transpõe o OPS-EU 1.243.

SPA.PBN.100 Operações PBN

345. A Agência exige uma aprovação específica para todas as operações PBN, à excepção das RNAV5 (B-RNAV). A Agência concluiu que as operações no espaço aéreo RNVA5 não constituem operações críticas do ponto de vista da segurança que justifiquem a necessidade de emissão de uma aprovação específica.

346. A Agência concordou com as opiniões expressas por alguns operadores não comerciais no sentido de se estabelecer uma distinção entre operações comerciais e não comerciais e de se reavaliar a necessidade e a adequação do conceito de aprovações operacionais. Pretende, por isso, dar início à tarefa de regulamentação MDM.062 com os seguintes objectivos:

- elaborar regras para inclusão na Parte-FCL que estabeleçam requisitos de formação para as operações PBN;
- analisar a justificação da necessidade de uma aprovação operacional para cada operação PBN realizada por operadores CAT, NCC e NCO e avaliar se existem alternativas à aprovação operacional, por exemplo, requisitos na Parte-FCL; e
- desenvolver um AMC para a aprovação operacional na SBA.PBN a partir do material AMC 20 já existente.

347. Um GM a este requisito fornecerá mais informações sobre os critérios de aprovação e operação, tal como especificados no material AMC 20 e/ou no Doc 9613 da OACI (Manual PBN).

---

[51] RNAV: navegação regional; RNP: desempenho de navegação exigido; AR: autorização exigida; APCH: aproximação.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

VII. SPA.MNPS: Subparte C — Operações com especificações de desempenho mínimo de navegação (MNPS)

Generalidades

348. Esta subparte estabelece os requisitos para obtenção da aprovação específica necessária para operar em espaços aéreos designados sujeitos a especificações de desempenho mínimo de navegação (MNPS) conformes com os Procedimentos Suplementares Regionais.

349. A Subparte MNPS transpõe os OPS-EU 1.243 e 1.870.

VIII. SPA.RVSM: Subparte D — Operações no espaço aéreo com redução da separação vertical mínima (RVSM)

Generalidades

350. Esta subparte estabelece os requisitos para obtenção da aprovação específica necessária para operar em espaços aéreos designados onde é aplicada uma separação vertical mínima de 300 m (1 000 pés).

351. Esta subparte transpõe o OPS-EU 1.241 e contém partes do texto regulamentar do TGL 6 (Material de orientação sobre a aprovação de aeronaves e operadores para voos em espaços aéreos acima do FL 290 onde é aplicada uma separação vertical mínima de 300 m (1 000 pés)).

IX. SPA.LVO: Subparte E — Operações com baixa visibilidade (LVO)

Generalidades

352. Esta subparte estabelece a necessidade de obter uma aprovação específica para a realização de operações com baixa visibilidade, nomeadamente:

- operações de descolagem com baixa visibilidade (LVTO);
- operações de Categoria I abaixo da norma (LTS CAT I);
- operações de Categoria II (CAT II);
- operações de Categoria II distintas da norma (OTS CAT II);
- operações de Categoria III (CAT III); e
- operações de aproximação que utilizem sistemas de visibilidade melhorada (EVS) aos quais se apliquem créditos operacionais em matéria de valores mínimos do alcance visual de pista (RVR).

353. A subparte transpõe as regras relacionadas com LVO da Subparte E do OPS-EU e dos JAR-OPS 3.

SPA.LVO.100 Operações com baixa visibilidade (LVO)

354. Este requisito define as operações que constituem LVO.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

355. Quer as LVO, quer os mínimos de operação, encontram-se definidos no «Anexo I - Definições dos termos utilizados nos Anexos II-VIII» (Anexo 1 - Definições).

356. Em conformidade com o OPS-EU, as operações LVTO são definidas como uma operação de descolagem com RVR inferior a 400 m. O OPS-EU exige a implementação de um programa de formação para a realização de LVTO e aprovações específicas adicionais para descolagens com RVR inferior a 150 m e para descolagens com RVR inferior a 125 m. O requisito proposto segue estas mesmas disposições, mas introduz-lhes uma ligeira alteração conceptual. Passa a existir uma só aprovação para operações LVTO, na qual serão especificados os mínimos operacionais.

357. A Agência partilha a opinião expressa pela maioria das partes interessadas de que o OPS-EU classifica as operações EVS como LVO, por exemplo no Apêndice 1 ao OPS 1.450 ou no Apêndice 1 ao OPS 1.455. O texto regulamentar proposto esclarece que a classificação de LVO deve aplicar-se apenas às operações EVS às quais se apliquem créditos operacionais em matéria de mínimos RVR.

SPA.LVO.110 Regras gerais de operação

358. A Agência transpôs o conteúdo do Apêndice 1 ao OPS 1.455 (b)(2)(ix), que exige um radio-altímetro para determinar todas as chamadas de altura abaixo dos 200 pés acima da soleira da pista. Com base na consulta às partes interessadas, a Agência decidiu manter este requisito também para as operações com EVS, optando por não propor uma alteração ao OPS-EU sobre esta questão.

359. No que diz respeito às operações LVO com EVS, toda a documentação disponível continua a ser analisada com vista a avaliar possíveis alterações aos actuais requisitos relativos ao equipamento estabelecidos no OPS-EU para determinação das chamadas de altura e das respectivas implicações nos mínimos de operação dos aeródromos durante operações NPA, APV e PA.

SPA.LVO.115 Considerações sobre o aeródromo

360. Este requisito esclarece que, em conformidade com o OPS-EU, a realização de uma LVO só poderá ocorrer se o aeródromo seleccionado tiver estabelecido procedimentos com baixa visibilidade (LVP). Este requisito é aplicável a todas as operações com visibilidade inferior a 800 m.

361. Uma alínea adicional exige que, no caso de o operador seleccionar um aeródromo fora da UE onde não estejam previstos procedimentos de LVP, o mesmo se assegure de que nesse aeródromo são aplicados procedimentos equivalentes aos procedimentos de LVP.

Futuras tarefas de regulamentação

362. No âmbito do mandato conferido à Agência, o texto regulamentar do OPS-EU foi revisto apenas para rectificação de erros evidentes, introdução de alterações essenciais do ponto de vista da segurança ou esclarecimento de eventuais ambiguidades quanto ao objectivo da regra.

363. A Agência é da opinião de que é necessária uma revisão aprofundada dos requisitos constantes da Subparte E. Uma tal revisão incidiria sobretudo sobre as

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

regras relativas às operações APV (aproximação com orientação vertical), LTS CAT I, OTS CAT II e às operações com EVS. Para tal, será necessária uma tarefa de regulamentação específica, que tenha igualmente em conta as alterações recentes às SARP da OACI e os novos progressos tecnológicos, tais como os sistemas de visão sintética (SVS) e os sistemas de visão combinada (CVS).

X. SPA.ETOPS: Subparte F — Operações prolongadas com aviões bimotores (ETOPS)

Generalidades

364. Esta subparte estabelece os requisitos para obtenção de uma aprovação específica para as operações prolongadas de transporte aéreo comercial com aviões bimotores.

365. Esta subparte transpõe o OPS-EU 1.246.

Tarefas de regulamentação actuais e futuras

366. Importa referir que, num futuro próximo, estes requisitos serão sujeitos a alterações adicionais pelos seguintes motivos:

- O correspondente material AMC 20-6 foi proposto no NPA 2008-01 e a decisão foi publicada em 16 de Dezembro de 2010;
- Em inícios de 2012, a OACI conta publicar uma carta dirigida aos Estados onde apresentará as propostas de alterações às operações prolongadas, abrangendo não só os aviões bimotores, mas também os aviões equipados com mais de dois motores; e
- Tal como referido supra, os mínimos de planeamento para o aeródromo alternativo ETOPS deverão ser actualizados para incluir as operações APV.

XI: SPA.DG: Subparte G — Transporte de mercadorias perigosas

Generalidades

367. Esta subparte estabelece as condições de obtenção da aprovação específica necessária ao transporte de mercadorias perigosas, tal como definido nas Instruções Técnicas da OACI. Transpõe o OPS-EU / JAR-OPS 3 Subparte R e o NPA-OPS 70 das JAA.

Comparação com o OPS-EU / JAR-OPS 3

368. A Agência propõe que seja feita uma referência dinâmica às Instruções Técnicas da OACI. Assim sendo, as IR não contêm excertos das Instruções Técnicas. A SPA.DG é, portanto, mais curta do que as Subpartes R do OPS-EU e do JAR-OPS 3. Apenas os requisitos relativos a determinadas responsabilidades dos operadores foram especificados.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

XII. SPA.NVIS: Subparte H — Operações de helicóptero com sistemas de visão nocturna

Generalidades

369. Esta subparte estabelece as condições de obtenção da aprovação específica necessária à realização de operações nocturnas em VFR com a ajuda de sistemas de visão nocturna (NVIS) no âmbito de operações CAT realizadas com helicópteros. Transpõe os JAR-OPS 3.005(j) e o TGL-34.

370. A primeira redacção do TGL-34 foi parcialmente baseada na experiência militar e continha elementos específicos de operações militares, por exemplo, uma recomendação para a utilização de luzes infravermelhas. Nas operações CAT, não existe qualquer necessidade de realizar operações secretas, o que conduziu à eliminação de tais recomendações.

SPA.NVIS.100 Operações com sistemas de visão nocturna (NVIS)

371. Foi aditado um requisito que limita a aplicação aos operadores de helicópteros que detêm um AOC para operações CAT.

SPA.NVIS.120 Mínimos de operação NVIS

372. Os mínimos de operação NVIS não deverão ser inferiores às condições meteorológicas mínimas de VFR para o tipo de operações nocturnas realizadas. O sistema NVIS é uma ajuda para melhorar as referências visuais durante a noite. Os mínimos nocturnos VFR continuam a ser aqueles que foram definidos para a actividade em que o NVIS é utilizado (por exemplo, quando são realizadas operações HEMS com recurso a um sistema NVIS, aplicam-se os mínimos HEMS).

SPA.NVIS.130 Requisitos aplicáveis à tripulação envolvida em operações NVIS

373. O texto foi adaptado por forma a diferenciar, para efeitos de composição da tripulação, os tripulantes que estarão sujeitos a certificação, os tipos específicos de operação e o manual de operações. A regra foi adaptada através da sua divisão em alíneas que estabelecem critérios e objectivos específicos em termos de selecção, experiência, qualificação, experiência recente e composição da tripulação. São estabelecidos requisitos relativos a formação e testes para os membros da tripulação de voo e da tripulação técnica.

SPA.NVIS.140 Informação e documentação

374. Em comparação com o TGL-34, este novo número especifica os elementos NVIS que devem ser abordados no manual de operações.

Futuras tarefas de regulamentação

375. O NPA 2009-02b prevê a possibilidade da utilização de NVIS em todos os tipos de aeronaves. Contudo, o TGL-34 foi elaborado para helicópteros CAT, pelo que as

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

propostas NPA poderiam vir a revelar-se demasiado restritivas para outras operações. A questão da aplicação dos requisitos NVIS a operações diferentes das operações CAT e realizadas sem recurso a helicópteros poderá ser objecto de uma futura tarefa de regulamentação (OPS.096). Até à data, não há conhecimento da realização de tais operações, o que dificulta a definição de regras proporcionais para esses tipos de operações por parte dos peritos. A Subparte SPA.NVIS está, por isso, limitada às operações CAT realizadas com helicóptero até à conclusão da futura tarefa de regulamentação.

XIII. SPA.HHO: Subparte I — Operações de helicóptero com guincho

Generalidades

376. Esta subparte estabelece os requisitos de obtenção de uma aprovação específica para a realização de operações de helicóptero com guincho (HHO). Transpõe o Apêndice 1 ao JAR-OPS 3.005(h) e o projecto de NPA-OPS 69 das JAA.

377. A Agência constatou que muitas das observações recebidas incidiam sobre as operações com guincho realizadas no âmbito de missões de busca e salvamento. Considera-se que as operações de busca e salvamento, bem como as operações de salvamento em montanha, não fazem parte da esfera de competências da Agência. Consequentemente, essas mesmas observações, que defendem a não aplicação de certos requisitos a tais operações, foram ignoradas.

378. As operações de busca e salvamento e outros serviços similares continuam a ser da competência de cada Estado-Membro. Os Estados devem assegurar-se de que esses mesmos serviços são prestados, tanto quanto possível, em conformidade com os objectivos estabelecidos no Regulamento de Base.

379. Algumas observações manifestaram preocupação com o facto de não estar prevista regulamentação adequada para o trabalho aéreo. As operações HHO, já especificadas nos JAR-OPS 3, sempre foram consideradas actividades CAT – justificando-se assim o requisito de efectuar os cálculos para a falha do motor em conformidade com os requisitos de certificação da Classe D referente às operações de carga externa humana (HEC). As classes A, B e C das operações HEC (actividades não CAT) serão abordadas na Parte-SPO, exigindo-se ao operador que estabeleça procedimentos normais de operação (SOP) adequados. Esta questão obteve o consenso dos grupos de análise.

SPA.HHO.100 Operações de helicóptero com guincho (HHO)

380. Esta regra limita-se agora a estabelecer requisitos para a aprovação adicional de operações HHO. Todos os outros elementos passam a estar cobertos pela emissão de um AOC, que constitui uma das condições a satisfazer. Assim sendo, o requisito aplica-se agora apenas a alterações ao AOC.

SPA.HHO.110 Requisitos aplicáveis ao equipamento utilizado em operações HHO

381. As operações HHO dizem respeito às operações CAT (HEC Classe D). O sistema de transporte individual de pessoal (PCDS) está, portanto, sujeito a aprovação de

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

aeronavegabilidade. A aprovação referente ao guincho e outros equipamentos conexos fornecerá instruções de aeronavegabilidade permanente, cabendo ao operador a responsabilidade pelo cumprimento das mesmas.

SPA.HHO.115 Comunicação HHO

382. O texto foi melhorado com vista a esclarecer que o «pessoal de terra» deverá estar no local de operação HHO. Contudo, durante a realização de HHO em locais de operação HEMS, poderá não existir pessoal de terra no local. Foi, por isso, estabelecida uma disposição de flexibilização para a realização de operações HHO em locais de operação HEMS.

SPA.HHO.120 Requisitos de desempenho para operações HHO

383. As operações HHO não têm por base as classes de desempenho. A questão do desempenho é, portanto, especificamente abordada no âmbito da regra.

384. Algumas observações revelaram preocupação quanto à aplicabilidade dos cálculos para a falha do motor. O requisito essencial relativo às operações HHO realizadas como CAT refere que o helicóptero deverá ser capaz de suportar a falha de um motor crítico sem colocar em risco pessoa(s)/carga suspensa, terceiros ou coisas. Devem ser os passageiros pagantes a ser transferidos por guincho e não os membros da tripulação. Os cálculos relativos à falha do motor impedem que helicópteros certificados da Categoria B realizem este tipo de operações CAT.

SPA.HHO.130 Requisitos aplicáveis à tripulação envolvida em operações HHO

385. A regra foi adaptada através da sua divisão em alíneas que estabelecem critérios e objectivos específicos em termos de selecção, experiência, qualificação, experiência recente e composição da tripulação. São estabelecidos requisitos relativos a formação e testes para os membros da tripulação de voo e da tripulação técnica, bem como requisitos para o fornecimento de informações aos passageiros sobre as operações HHO.

SPA.HHO.140 Informação e documentação

386. Em várias observações, foi solicitada a reintrodução de um requisito referente a um suplemento ao manual de operações. Tal requisito não seria uma regra objectiva, uma vez que criaria um obstáculo à criação de um manual de operações completo. Contudo, este número define agora os elementos HHO que serão abordados no manual de operações exigido pela ORO.MLR. Caberá ao operador decidir como incluir tais elementos, o que poderá ser sob a forma de suplemento.

Futuras tarefas de regulamentação

387. Foram recebidas observações relativas a operações HHO integradas em operações não CAT. Será dado início a uma tarefa de regulamentação (OPS.067) tendente a aprofundar a análise das regras incluídas na Parte-SPO e a determinar se todas as operações HHO devem ou não ser cobertas pela Parte-SPA.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

XIV. SPA.HEMS: Subparte J — Operações com helicópteros de serviços de emergência médica

Generalidades

388. Esta subparte estabelece os requisitos para obtenção de uma aprovação específica para a realização de operações com helicópteros de serviços de emergência médica (HEMS). Transpõe o Apêndice 1 ao JAR-OPS 3.005(d) e parte do Documento de Trabalho HSST-WP-07-03.4.

Desempenho dos helicópteros

389. A regra foi aperfeiçoada para reflectir melhor a filosofia HEMS transposta a partir das JAA. O requisito estabelece agora uma distinção clara entre: a «Base de operações HEMS» - onde deve existir «risco zero» caso se trate de um ambiente hostil e congestionado; o hospital localizado em ambiente hostil - onde o risco deve ser minimizado até um determinado nível de segurança aceitável - daí a referência à aprovação contida na CAT.POL.H.225; o hospital localizado fora de um ambiente hostil e congestionado - para o qual a CAT.POL.H.305 já estabelece uma disposição de flexibilização; e «locais de operação HEMS» - onde o risco é tão reduzido quanto possível.

SPA.HEMS.100 Operações com helicópteros de serviços de emergência médica (HEMS)

390. Esta secção limita-se agora a estabelecer requisitos para a aprovação adicional de operações HEMS. Todos os outros elementos passam a estar cobertos pela emissão de um AOC, que constitui uma das condições a satisfazer. Assim sendo, o requisito aplica-se agora apenas a alterações ao AOC.

SPA.HEMS.120 Mínimos de operação HEMS

391. Uma vez que a tripulação mínima é sempre constituída por um piloto e um membro da tripulação técnica HEMS, são aplicáveis a esta composição da tripulação os mínimos de operação com um piloto. Os mínimos de operação com dois pilotos aplicam-se apenas aos casos em que a tripulação inclui dois pilotos. O membro da tripulação técnica HEMS não é piloto e, como tal, a operação não pode considerada como tendo dois pilotos. O facto de os mínimos de operação com um piloto serem inferiores aos mínimos de operação normais já tem em consideração o membro adicional da tripulação técnica HEMS (ver também SPA.HEMS.130).

SPA.HEMS.125 Requisitos de desempenho em operações HEMS

392. Foi aditado texto no seguimento da consulta sobre o documento HSST/WP-07/03.4. Os requisitos incidem sobre a exposição (este termo é utilizado para evitar a expressão mais correcta, mas também mais longa, «Operação sem garantia da capacidade de efectuar uma aterragem forçada em

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

segurança») durante as operações de descolagem e aterragem nos casos definidos na alínea b).

SPA.HEMS.130 Requisitos aplicáveis à tripulação

393. A regra foi adaptada através da sua divisão em alíneas que estabelecem critérios e objectivos específicos em termos de selecção, experiência, qualificação, experiência recente e composição da tripulação. São estabelecidos requisitos relativos a formação e testes para os membros da tripulação de voo e da tripulação técnica.

394. O voo de 30 minutos por referência unicamente a instrumentos pretende ser um procedimento que impeça os pilotos de perderem o controlo do helicóptero quando entrarem inadvertidamente em condições meteorológicas de voo por instrumentos (IMC). Uma vez que não se trata de um procedimento reconhecido nos termos de uma FCL, não há necessidade de incluí-lo na formação ministrada por um instrutor de voo (FI).

395. Por forma a proporcionar clareza jurídica e responder às observações recebidas, as circunstâncias excepcionais em que o número de tripulantes pode ser reduzido encontram-se descritas na alínea e)(1).

SPA.HEMS.135 Informações aos passageiros

396. No âmbito de uma operação HEMS, é muito comum que os pacientes se encontrem inconscientes ou sob a influência de fármacos que os deixam com um elevado grau de incapacidade. Além disso, poderão estar amarrados a uma maca, sendo-lhes impossível movimentar-se. Nestes casos, as instruções de segurança não podem ser iguais às instruções fornecidas aquando de um transporte aéreo «normal» de passageiros. Cabe ao comandante e ao pessoal médico presente durante o voo avaliar até que ponto o paciente tem capacidade para compreender as instruções, e fornecê-las de acordo com o estado clínico do paciente em causa.

SPA.HEMS.140 Informação e documentação

397. Em várias observações, foi solicitada a reintrodução de um requisito referente a um suplemento ao manual de operações. Tal requisito não seria uma regra objectiva, uma vez que criaria um obstáculo à criação de um manual de operações completo. Contudo, este número define agora os elementos HEMS que serão abordados no manual de operações exigido pela ORO.MLR. Caberá ao operador decidir como incluir tais elementos, o que poderá ser sob a forma de suplemento.

398. Vários elementos inicialmente contidos no AMC/GM foram agora incluídos em IR, por forma a assegurar a sua coerência em todas as aprovações específicas para operações com helicópteros.

SPA.HEMS.150 Reabastecimento de combustível

399. Este texto foi incluído pelo facto de uma das entidades que apresentou observações ter alertado para a necessidade de estabelecer requisitos adequados

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

para as operações HEMS, sugerindo que a disposição de flexibilização originalmente contida no Apêndice 1 ao JAR-OPS 3.005(f) fosse igualmente aplicável às operações HEMS.

SPA.HEMS.155 Reabastecimento com passageiros a embarcar, a bordo ou a desembarcar

400. Este texto foi reintroduzido por forma a abordar o caso específico de operações HEMS em que um paciente não consiga abandonar o helicóptero pelos seus próprios meios em caso de emergência durante uma operação de abastecimento.

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

ACRÓNIMOS/ABREVIATURAS UTILIZADOS NA PARTE-CAT E NA PARTE-SPA

- apenas para referência -

AAC	Comunicação administrativa aeronáutica
AAD	Desvio da altitude designada
AAL	Nível acima do aeródromo
AC	Corrente alterna
ACAS II	Sistema de anticolisão de bordo II
ADF	Indicador automático de direcção
ADG	Gerador movido a ar
ADS	Vigilância automática dependente
ADS-B	Vigilância automática dependente - transmissão
ADS-C	Vigilância automática dependente - contrato
AeMC	Centro de medicina aeronáutica
AEO	Todos os motores operacionais
AFCS	Sistema automático de controlo de voo
AFM	Manual de voo da aeronave
AFN	Notificação de voo da aeronave
AFN	Notificação para o centro ATS
AGL	Nível acima do solo
AHRS	Sistema de referência de atitude e rumo
AIS	Serviços de informação aeronáutica
ALS	Sistema de luzes de aproximação
ALSF	Sistema de luzes de aproximação com relâmpagos luminosos sequenciais
AMC	Meios de conformidade aceitáveis
AMSL	Acima do nível médio das águas do mar
ANP	Desempenho real da navegação
AOC	Certificado de operador aéreo
APCH	Aproximação
APU	Unidade de potência auxiliar
APV	Procedimento de aproximação com orientação vertical
AR	Rota ATS
AR	Autorização exigida
AR	Requisitos aplicáveis às autoridades

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

ARA	Aproximação com radar de bordo
ASC	Comité da Segurança Aérea
ASDA	Distância disponível para aceleração - paragem
ATC	Controlo de tráfego aéreo
ATO	Organização de formação certificada
ATPL	Licença de piloto de linha aérea
ATQP	Programa alternativo de formação e qualificação
ATS	Serviços de tráfego aéreo
AVGAS	Gasolina de aviação
AVTAG	Combustível de gasolina e querosene
B-RNAV	Área de navegação básica
BALS	Sistema básico de luzes de aproximação
CAP	Parâmetros de acesso do controlador
CDFA	Aproximação final em descida contínua
CDL	Lista de desvios à configuração
CFIT	Voo controlado contra o solo
CG	Centro de gravidade
cm	Centímetros
CM	Gestão de configuração/contexto
CMA	Abordagem de monitorização contínua
CMV	Visibilidade meteorológica convertida
CMPA	Aeronave a motor complexa
CofA	Certificado de aeronavegabilidade
CPA	Ponto de maior aproximação
CPDLC	Comunicações por ligação de dados entre controlador e piloto
CPL	Licença de piloto comercial
CRM	Gestão de recursos de pessoal de voo
CRT	Instrumento de resposta às observações
CVR	Gravador de voz na cabina de pilotagem
DA	Altitude de decisão
D-ATIS	Ligação de dados - Serviço automático de informação terminal
DC	Corrente directa
DCL	Autorização de partida
DDM	Diferença na profundidade da modulação
D-FIS	Ligação de dados - serviços de informação de voo
DGOR	Relatório de ocorrência com mercadorias perigosas
DH	Altura de decisão

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

DME	Equipamento de medição da distância
D-OTIS	Ligação de dados - Serviço operacional de informação terminal
DR	Ponto de decisão
DSTRK	Percurso desejado
EASP	Programa Europeu para a Segurança da Aviação
CE	Comissão Europeia
EFB	Pacote electrónico de voo
EFIS	Sistema electrónico de instrumentação de voo
EGT	Temperatura dos gases de escape
ELT(AD)	Transmissor localizador de emergência (disponibilização automática)
ELT(AF)	Transmissor localizador de emergência (fixação automática)
ELT(AP)	Transmissor localizador de emergência (portátil e automático)
ELT(S)	Transmissor localizador de emergência para sobrevivência
EPE	Erro estimado de posição
EPR	Razão de compressão do motor
EPU	Incerteza estimada de posição
ERA	(Aeródromo) alternativo em rota
ESSG	Grupo Director Europeu do Programa SAFA
ETOPS	Operações prolongadas com aviões bimotores
ETSO	Especificações técnicas normalizadas europeias
EUROCAE	Organização Europeia para o Equipamento da Aviação Civil
EVS	Sistemas de visibilidade melhorada
FAA	Administração Federal da Aviação
FAF	Fixo de aproximação final
FAK	Estojo de primeiros socorros
FALS	Sistema completo de luzes de aproximação
FANS	Futuro sistema de navegação aérea
FAP	Ponto de aproximação final
FATO	Área de aproximação final e de descolagem
FDM	Controlo dos parâmetros de voo
FDR	Registador de parâmetros de voo
FFS	Simulador de voo completo
FI	Instrutor de voo
FL	Nível de voo
FM	Modulador de frequência
FMS	Sistema de gestão de voo

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

FOR	Campo de observação
FOV	Campo de visão
FSTD	Dispositivos de treino de simulação de voo
ft	Pés
FTD	Dispositivo de treino de voo
g	grama
g	gravidade
GBAS	Sistema de melhoramento de sinal baseado no solo
GCAS	Sistema de anticolisão de bordo
GIDS	Sistema de detecção de gelo no solo
GLS	Sistema de aterragem GBAS
GM	Material de orientação
GNSS	Sistema global de navegação por satélite
GPS	Sistema de posicionamento global
GPWS	Sistema de aviso de proximidade do solo
HEMS	Operações com helicópteros de serviços de emergência médica
HF	Alta frequência
HI/MI	Intensidade elevada / intensidade média
HIALS	Sistema de luzes de aproximação de intensidade elevada
HLL	Lista de limitações na heliplataforma
HoT	Tempo de protecção
hPa	Hectopascal
HUD	Colimador de pilotagem frontal
HUDLS	Sistema de aterragem por guiamento frontal
IAF	Fixo de aproximação inicial
IALS	Sistema intermédio de luzes de aproximação
OACI	Organização da Aviação Civil Internacional
IF	Fixo intermédio
IFR	Regras de voo por instrumentos
IGE	Efeito de solo
ILS	Sistema de aterragem por instrumentos
IMC	Condições meteorológicas de voo por instrumentos
inHg	Polegadas de mercúrio
INS	Sistema de navegação por inércia
IORS	Sistema interno de comunicação de ocorrências
IP	Ponto intermédio
IR	Regra de execução

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

IRNAV/IAN	Área de navegação integrada
IRS	Sistema de referência inercial
ISA	Atmosfera standard internacional
IV	Intravenoso
JAA	Autoridades Comuns da Aviação
JAR	Requisitos Comuns da Aviação
JET 1 / A / A1	Querosene
JET B	Combustível de gasolina e querosene
JIP	Procedimentos de Execução Conjunta
JP-4	Combustível de gasolina e querosene
km	Quilómetros
kN	Quilonewton
KSS	Fórmula Ktitorov, Simin, Sindalovskii
kt	Nó
LAT/LONG	Latitude/longitude
LED	Díodos emissores de luz
LIFUS	Voos de linha com supervisão
LNAV	Navegação lateral
LoA	Carta de acordo
LOC	Localizador
LOE	Avaliação em voo de linha orientado
LOFT	Formação em voo de linha orientado
LOS	Superfície de limitação de obstáculos
LOUT	Temperatura mais baixa de utilização operacional
LP	Desempenho do localizador
LPV	Precisão lateral com aproximação com orientação vertical
LRNS	Sistema de navegação de longo alcance
LVO	Operações com baixa visibilidade
LVP	Procedimentos com baixa visibilidade
LVTO	Descolagens com baixa visibilidade
m	metros
MALS	Sistema de luzes de aproximação de intensidade média
MALSF	Sistema de luzes de aproximação com relâmpagos luminosos sequenciais de intensidade média
MALSR	Sistema de luzes de aproximação de intensidade média com luzes indicadoras de alinhamento com a pista
MAPt	Ponto de aproximação falhada

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

MCTOM	Massa máxima à descolagem certificada
MDA	Altitude mínima de descida
MDA/H	Altura/altitude mínima de descida
MDH	Altura mínima de descida
MEA	Altitude mínima segura em rota
MEL	Lista de equipamento mínimo
METAR	Comunicado meteorológico do aeródromo
MGA	Altitude de segurança mínima
MHz	Megahertz
MID	Ponto do meio
ml	Mililitros
MLS	Sistema de aterragem por microondas
MMEL	Lista de equipamento mínimo de referência
MNPS	Especificações de desempenho mínimo de navegação
MOC	Mínimo livre de obstáculos
MOCA	Altitude mínima livre de obstáculos
MOPS	Norma de desempenho mínimo de navegação
MORA	Altitude mínima fora de rota
MPSC	Capacidade máxima de passageiros
mSv	Milisievert
NADP	Procedimentos de atenuação do ruído à partida
NALS	Sistema de luzes de não aproximação
NAV	Navegação
NDB	Farol não direccional
N_F	Velocidade de turbina livre
NM	Milhas náuticas
NOTAM	Aviso aos aviadores
NPA	Aproximação de não precisão
NVG	Óculos de visão nocturna
OAT	Temperatura no exterior
OCH	Altura livre de obstáculos
OCL	Autorização oceânica
ODALS	sistema omnidireccional de luzes de aproximação
OEI	Um motor inoperacional
OFS	Superfície livre de obstáculos
OGE	Sem efeito de solo
OIP	Ponto de iniciação offset

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

OM	Manual de operações
ONC	Carta de navegação operacional
OSD	Dados de adequação operacional
otCMPA	Aeronave a motor não complexa
PAPI	Indicador de precisão de trajectória de aproximação
PAR	Radar de aproximação de precisão
PBE	Equipamento de protecção respiratória
PBN	Navegação baseada no desempenho
PCDS	Sistema de transporte individual de pessoal
PDP	Ponto predeterminado
PNR	Ponto de não retorno
POH	Manual de operações do piloto
PRM	Pessoa com mobilidade reduzida
QFE	Pressão atmosférica na elevação do aeródromo (ou na soleira da pista)
QNH	(Question Nil Height), pressão local reduzida ao nível do mar
R/T	Rádio/Telefonia
RA	Aviso de resolução
RAT	Turbina de ar dinâmica
RCC	Centro de coordenação de salvamento
RCF	Combustível de contingência reduzido
RCLL	Luzes do eixo da pista
RFC	Carta de rota
RNAV	Navegação aérea
RNAV 5	B-RNAV, área de navegação básica
RNP	Desempenho de navegação exigido
RNPX	Desempenho de navegação exigido X
ROD	Razão de descida
RTCA	Comissão Radiotécnica da Aeronáutica
RTZL	Luzes locais da zona de aterragem
RVR	Alcance visual de pista
RVSM	Redução da separação vertical mínima
SACA	Avaliação da segurança de aeronaves da UE
SAFA	Avaliação da segurança de aeronaves estrangeiras
SAE ARP	Práticas aeroespaciais recomendadas da Associação de Engenheiros Automóveis
SALS	Sistema simples de luzes de aproximação

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

SALSF	Sistema de luzes de aproximação curta com relâmpagos luminosos sequenciais
SAp	Aproximação estabilizada
SAP	Parâmetros de acesso ao sistema
SAR	Busca e salvamento
SBAS	sistema de melhoramento do sinal baseado em satélite
SCP	Categorias especiais de passageiros
SID	Partidas-padrão por instrumentos
SMS	Sistema de gestão da segurança
SPECI	Comunicado de observação meteorológica especial seleccionada para a aviação
SRA	Aproximação de vigilância radar
SRE	Elemento de vigilância radar
SSALF	Sistema simplificado de luzes de aproximação curta com relâmpagos luminosos sequenciais
SSALR	Sistema simplificado de luzes de aproximação curta com luzes indicadoras de alinhamento com a pista
SSALS	Sistema simplificado de luzes de aproximação curta
SSP	Programa de Segurança do Estado
SSR	Radar de vigilância secundária (indicando a altitude de pressão)
STC	Certificado-tipo suplementar
SVS	Sistema de visão sintética
TA	Serviços consultivos do tráfego aéreo
TAC	Carta de terminal de aproximação
TAFS	Previsões para o aeródromo
TAS	Velocidade real
TAWS	Sistema de percepção e aviso do terreno
TCAS	Sistema de anticolisão e de alerta do tráfego aéreo
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
TDP	Ponto de decisão da descolagem
TDZ	Zona de aterragem
THR	Soleira da pista
TODA	Distância disponível para descolagem
TORA	Distância disponível para a corrida de descolagem
TRI	Instrutor de qualificação de tipo
TSE	Erro total do sistema
TVE	Erro total vertical
TWIP	Terminal de informação meteorológica para pilotos

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.

UMS	Sistema de monitorização da utilização
UTC	Tempo universal coordenado
UTR	Cinto de segurança com arnês
V_{AT}	Velocidade do ar indicada na soleira
VDF	Indicador de direcção VHF
VFR	Regras de voo visual
VHF	Frequência muito alta
VIS	Visibilidade
VMC	Condições meteorológicas visuais
V_{MO}	Velocidade máxima de operação
VNAV	Navegação vertical
VOR	Radiofarol de alinhamento omnidireccional VHF
V_{S1G}	1-G de velocidade de perda
V_{SO}	Velocidade de perda
V_Y	Velocidade para o melhor gradiente de subida
WAC	Carta aeronáutica mundial
WXR	Radar meteorológico
ZFT	Tempo de voo zero
ZFTT	Formação em tempo de voo zero

Colónia, 1 de Junho de 2011

P. GOUDOU
Director Executivo

TE.RPRO.00036-001© Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Todos os direitos reservados.
Documento sujeito a direito de propriedade. As cópias impressas não são controladas. Confirme o estado de revisão na Internet/Intranet da EASA.